

**Requalificação do Espaço Público:  
Critérios para a avaliação da qualidade do espaço público**

**Casos de estudo: Picoas e Praça Duque de Saldanha**

**Letícia Maria Duarte Lopes**

**Dissertação de Mestrado em  
Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território**

**Abril, 2016**

**Requalificação do Espaço Público:  
Critérios para a avaliação da qualidade do espaço público**

**Casos de estudo: Picoas e Praça Duque de Saldanha**

**Letícia Maria Duarte Lopes**

**Dissertação de Mestrado em  
Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território**

**Abril, 2016**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território, realizada sob a orientação científica de João Muralha Farinha.

## **Dedicatória pessoal**

Dedico a conclusão desta etapa aos meus pais, que desde cedo lutaram por uma vida melhor, sei e vejo que a vida de imigrante não é fácil, mas com determinação conseguiram dar-nos o melhor. Obrigada pelo esforço e pela dedicação em garantir a melhor educação possível, por acreditarem que a educação permite melhorar a vida e formar melhores pessoas. Vejo e valorizo a excelente qualidade de vida que vocês nos proporcionam e por nos deixarem seguir os sonhos algo que, por circunstâncias das vossas vidas não vos foi possível concretizar.

Dedico este trabalho a vocês por serem um excelente exemplo de força, determinação, dedicação, persistência e resistência.

Dedico a ti, Amara Lopes, a minha adorada irmã, este trabalho porque sabes que esta dissertação tem um significado especial, uma vez que o ano de 2015 foi um ano difícil para todos nós, mas como guerreiras que somos aguentámos fortes e firmes. Esta dissertação não é somente um trabalho sobre espaço público, é um trabalho que simboliza a minha luta por concluir um mestrado, simboliza a tua luta para alcançares equilíbrio e saúde, a nossa luta por alcançar dias melhores sempre com pensamento positivo.

Apesar de seres pequena, é um ser humano enorme. Tens uma energia magnífica e mesmo sendo a irmã mais velha aprendo contigo todos os dias, és sem uma das Mulheres da Minha Vida, uma fonte de força e de inspiração. Obrigada por estares ao meu lado, a apaziguar a minha mente, por me ouvires e por dares conselhos tão sábios. Tu és uma Mulher 5 estrelas, agradeço todos os dias por te ter na minha vida como irmã, amiga, conselheira, basicamente uma das melhores pessoas que conheci em toda a minha vida.

Obrigada do fundo do coração!

## **Agradecimentos**

A concretização desta etapa é fruto do meu esforço e da minha persistência em alcançar os meus objetivos. É a conclusão de uma etapa dura que não seria possível, se não tivesse o apoio da minha Família, dos meus Amigos e do meu Amor, desde já um grande obrigado pelo apoio, por acreditarem no meu trabalho e por me ajudarem a construir um futuro melhor.

Agradeço ao Professor João Farinha por ter orientado o meu trabalho e ajudado no desenvolvimento da dissertação.

Agradeço à Câmara Municipal de Lisboa por ter cedido tão gentilmente informação para o meu caso prático.

Reforço os agradecimentos à minha Família, por apostarem na educação das suas filhas como forma de garantirem um futuro melhor. Admiro o sacrifício, a garra e a persistência com que agarram a vida e por serem verdadeiros guerreiros.

Agradeço à minha segunda Família, que são, sem dúvida, os melhores amigos do mundo, obrigada por me apoiarem e por acreditarem em mim. Sou uma pessoa abençoada por ter-vos na minha vida, orgulho na minha segunda Família.

Agradeço a ti, Meu Amor, por seres um Homem com bom coração e por me ajudares a clarificar a minha mente quando tudo parece estar do avesso. És o meu porto seguro e juntos alcançaremos os nossos sonhos porque juntos somos mais fortes.

Um especial agradecimento às minhas queridas amigas, onde a geografia nos uniu e nunca nos irá separar. Obrigada por todos os momentos de stress, de alegria, de cansaço que caracterizam a vida de um estudante académico.

Por fim e não menos importante agradeço a ti Inês Pinto, por seres uma excelente colega e amiga, por me aturares ao longo do mestrado e por termos terminado juntas o mestrado. Acredita que a tua ajuda foi essencial para terminar esta etapa com chave de ouro. Que continues a ser essa Mulher determinada e uma excelente geógrafa.

Como ouvi uma vez, sem sacrifícios não há vitórias!



## **Requalificação do Espaço Público: Critérios para a avaliação da qualidade do espaço público**

**Letícia Maria Duarte Lopes**

### **Resumo**

Ao longo do tempo, as cidades têm sofrido significativas mudanças e, a par disso, a sociedade tem-se tornado cada vez mais diversa e complexa. Esta complexidade decorre da existência de múltiplos atores com preocupações e objetivos, por vezes distintos e conflituosos. Para tal, o desenvolvimento das cidades e de estratégias que promovam a sua coesão territorial e social deverá assentar numa abordagem integrada, onde é necessário articular os objetivos do território como as necessidades da população, dado que são um dos elementos essenciais, uma vez que trazem riqueza, conhecimento, dinamismo económico, social e cultural.

Para isso, é necessário que o seu desenvolvimento, contemple a criação/requalificação de espaços públicos com qualidade, ou seja, com características como: o conforto, a segurança, a agradabilidade. A requalificação de espaços públicos não deve só integrar a componente material, mas também a componente imaterial, como o envolvimento da população e de múltiplos atores que tenham como objetivo criar espaços atrativos, para os devolver às pessoas.

Para o desenvolvimento de espaços públicos com qualidade é necessário que a prestação de serviços de transporte seja feita de forma adequada, acessível e eficiente, o desenho urbano tenha em conta as necessidades da população e que os projetos de requalificação de espaço público tenham como objetivo desenvolver espaços atrativos, seguros, diversos e bem conectados com a envolvente.

Através da pesquisa bibliográfica pretende-se enriquecer os métodos de avaliação da qualidade do espaço público através da construção de critérios que se consideram fulcrais para avaliar os espaços públicos, em momentos distintos (antes, durante e a após as intervenções). A aplicação dos critérios será feita através da análise do programa *“Uma Praça em cada Bairro”* e permitirá retirar valiosos contributos para a requalificação do espaço público.

**Palavras-chave:** Espaço Público, Avaliação da qualidade, Requalificação do espaço público

## **Requalification of the Public Space: Criteria for assessing the quality of public space**

**Letícia Maria Duarte Lopes**

### **Abstract**

Over time, cities have faced significant changes and in addition to that, society have become more and more diverse and complex. This complexity appears from the existence of multiple actors with concerns and objectives, sometimes distinct and conflitual. For this, the development of cities and strategies that promote the territorial and social should settle into an integrated approach, where is necessary to articulate the territory goals such as the population needs, because they are one of the essential elements, as they bring wealth, knowledge, economic, social and cultural dynamism.

In this regard, it is necessary that the development, embraces the creation/requalification of public spaces with quality, in other words, with characteristics like: comfort, safety, pleasantness. The public spaces requalification should not be just to integrate the material component, but also the imaterial component, like the involvement of the population and multiple actors that have as objective to create attractive spaces, to return them to the people.

For the development of public spaces with quality, the provision of public transport service needs to be properly done, accessible and efficient, the urban draw have to take into account the population needs and the projects of public spaces requalification have as aim to develop attractive, secure diverse and well connected spaces with the surrounding.

Through the bibliographic research the aim is to enrich the quality evaluation methods of the public space through the criteria construction that are considered crucial to evaluate the public spaces, in diferente moments (before, during and after the intervention). The application of criterion will be made through the analysis of the program “Uma Praça em cada Bairro” and will allow to retain valuable contributions for the requalification of the public space.

**Keywords:** Public Space, quality assessment, requalification of public space.



## Índice

1.	Introdução .....	1
1.1.	Enquadramento .....	1
1.2.	Motivação .....	2
1.3.	Objetivos e Metodologia .....	2
1.4.	Organização da dissertação .....	4
2.	Espaço Público: Conceitos, Funções, Importância .....	6
2.1.	Conceito e Características .....	6
2.2.	Importância.....	15
2.3.	Projeto Centro Aberto, São Paulo.....	21
2.3.1.	Largo Paissandu e Avenida São João .....	22
2.3.2.	Largo São Francisco e Praça Ouvidor Pacheco e Silva .....	25
3.	Critérios de Qualidade dos Espaços Públicos.....	30
3.1.	A nível do sistema “cidade” .....	30
3.2.	Critérios de qualidade do espaço público.....	34
3.2.1.	Jan Gehl.....	36
3.2.2.	DGTODU .....	38
3.2.3.	Project for Public Spaces .....	40
3.2.4.	Projeto São Paulo – Centro Aberto.....	42
3.3.	Construção do painel de critérios de qualidade do espaço público para Lisboa 45	
4.	Lisboa: “Uma Praça em cada Bairro” .....	52
4.1.	Descrição do Programa .....	52
4.1.1.	Objetivos .....	52
4.1.2.	Metodologia.....	55
4.2.	Caso de estudo: Picoas e Saldanha .....	58
4.2.1.	Picoas .....	62

4.2.2. Praça Duque de Saldanha.....	71
4.2.3. Resultados e Discussão .....	81
5. Reflexão crítica e conclusões.....	89
6. Bibliografia .....	92
Anexos.....	i
1. Caixa de Ferramentas – Projeto Centro Aberto .....	ii
2. Painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público - Picoas.....	vi
3. Painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público – Praça Duque de Saldanha .....	xi

## Índice de Figuras:

Figura 1 – Organização da dissertação .....	5
Figura 2 – Dimensões do Espaço Público (DGOTDU, 2008) .....	10
Figura 3 – Funções do mobiliário urbano (adaptado) (CCDR-LVT) .....	13
Figura 4 – Obstáculos que interferem na deslocação pedonal (Carvalho, 2013) .....	17
Figura 5 – Espaço público em Barcelona (2014) (Fonte própria) .....	18
Figura 6 - Transformação do rio Cheonggyecheon (Patten, George, 2012) .....	18
Figura 7 - Transformação da Avenida Duque d'Ávila (Fonte própria) .....	20
Figura 8 - Convivência vs. Diferentes intensidades de tráfego (Gil, 2009) .....	21
Figura 9 – Interseção Avenida São João e Ipiranga.....	23
Figura 10 – Praça Morada de São João em 2013.....	23
Figura 11 – Praça Morada de São João em 2014.....	23
Figura 12 – Igreja Nossa Senhora do Rosário .....	25
Figura 13 – Praça Ouvidor Pacheco e Silva, 2013 (Prefeitura de São Paulo, 2014) .....	26
Figura 14 – Praça Ouvidor Pacheco e Silva, 2014 (Prefeitura de São Paulo, 2014) .....	26
Figura 15 – Praça Ouvidor Pacheco e Silva (Prefeitura de São Paulo, 2014).....	27
Figura 16 - Sessão da Mostra Internacional de Cinema de São Paulo (Prefeitura de São Paulo, 2014).....	29
Figura 17 - Potencial acessibilidade pedonal das centralidades (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).....	34
Figura 18 - 10 critérios sobre um bom espaço público .....	35
Figura 19 - 12 Critérios para avaliação do Espaço Público (Baratto, 2013).....	36
Figura 20 - What Makes a Great Place?.....	40
Figura 21 - 12 critérios para avaliação do espaço público .....	44
Figura 22 – Objetivos para Lisboa, uma cidade de bairros.....	53
Figura 23 – Diagrama Project for Public Spaces (Câmara Municipal de Lisboa, 2015) 55	
Figura 24 – Metodologia aplicada na 1ª Fase (adaptado) (Câmara Municipal de Lisboa, 2015) .....	56
Figura 25 – 3 fase do Projeto - Metodologia (adaptado) (Câmara Municipal de Lisboa, 2015) .....	57
Figura 26 - Convite para a sessão de participação pública (Câmara Municipal de Lisboa, 2015) .....	59
Figura 27 – Critérios para avaliação da qualidade do espaço público .....	59

Figura 28 - Síntese da metodologia aplicada para avaliação da qualidade do espaço público (Elaboração própria).....	60
Figura 29 - Levantamento funcional (ao nível do rés-do-chão) na Avenida Fontes Pereira de Melo.....	62
Figura 30 - Situação após as intervenções em Picoas Fonte - (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).....	70
Figura 31 - Situação atual em Picoas Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015) .....	70
Figura 32 - Proposta preliminar para Picoas Fonte - (Câmara Municipal de Lisboa, 2015) .....	70
Figura 33 - Levantamento funcional (ao nível do rés-do-chão) na Praça Duque de Saldanha .....	71
Figura 34 - Síntese das sugestões da população para a Praça Duque de Saldanha .....	73
Figura 35 – Requalificação da Avenida Praia da Vitória (Fonte própria) .....	77
Figura 36 - Situação atual na Praça Duque de Saldanha Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).....	80
Figura 37 - Situação após as intervenções na Praça Duque de Saldanha Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).....	80
Figura 38 - Planta Síntese das Propostas para a Praça Duque de Saldanha Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015) .....	80
Figura 39 - Caixa de ferramentas para atividades quotidianas, instalações e serviços públicos (Prefeitura de São Paulo, 2014).....	iii
Figura 40 - Caixa de ferramentas para bancos e sinalização, iluminação e arte pública (Prefeitura de São Paulo, 2014).....	iv
Figura 41 - Caixa de ferramentas para intervenções lúdicas e sinalização horizontal (Prefeitura de São Paulo, 2014).....	v

## Índice de Quadros:

Quadro 1 - Tipologias de Espaço Público (Brandão, 2008).....	8
Quadro 2 – Tipologia de espaços públicos (Mora, 2009) .....	10
Quadro 3 – Metodologia de diagnóstico de valores identitários (Brandão, 2008) .....	31
Quadro 4 – Exemplo das centralidades associadas a um bairro (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).....	33
Quadro 5 - Critérios para avaliação do Espaço Público (Brandão, 2008) .....	39
Quadro 6 – Painel de critérios qualitativos para avaliação do espaço público (Elaboração própria) .....	50
Quadro 7 – Painel de critérios quantitativos para avaliação do espaço público (Elaboração própria) .....	50
Quadro 8 - Objetivos para a requalificação de Picoas (adaptado).....	65
Quadro 9 – Simulação da aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço público - Picoas.....	69
Quadro 10 – Objetivos para requalificação da Praça de Saldanha (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).....	75
Quadro 11 – Simulação da aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço público – Praça Duque de Saldanha .....	79
Quadro 12 – Quadro síntese nas intervenções em Picoas (situação atual e simulação das intervenções) (Elaboração própria).....	85
Quadro 13 - Quadro síntese nas intervenções na Praça Duque de Saldanha (situação atual e simulação das intervenções) (Elaboração própria) .....	88
Quadro 14 – Aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço público – Situação atual.....	viii
Quadro 15 – Aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço Público – Situação atual.....	viii
Quadro 16 – Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação .....	x
Quadro 17 – Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação .....	x
Quadro 18 - Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público – Situação Atual Elaborado no dia 24 de março de 2016.....	xiii
Quadro 19 - Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público -Situação atual .....	xiii
Quadro 20 - Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação ...	xvi

Quadro 21 - Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação ... xvi

**Índice de Gráficos:**

Gráfico 1: Esperança e vida à nascença (Anos) (Pordata, 2015).....	14
Gráfico 2 – Registo de atividades de permanência (Prefeitura de São Paulo, 2014) .....	24
Gráfico 3 – Registo de atividades de permanência.....	27
Gráfico 4 – Permanência média de pessoas nos dias úteis antes e depois das intervenções (Prefeitura de São Paulo, 2014).....	28
Gráfico 5 – Permanência média de pessoas nos fins de semana antes e depois das intervenções (Prefeitura de São Paulo, 2014).....	29

## **Lista de abreviaturas:**

CCE – Comissão de Comunidades Europeias

CCDR- LVT – Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional Lisboa Vale do Tejo

CML – Câmara Municipal de Lisboa

DGOTDU- Direção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

IMT- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

PPS – Project for Public Spaces

PSP – Prefeitura de São Paulo

SIG – Sistemas de Informação Geográfica

Matrix SWOT – Strength, Weakness, Opportunities, Treats

# 1. Introdução

## 1.1. Enquadramento

O presente trabalho insere-se no âmbito do mestrado em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território e tem como finalidade desenvolver uma dissertação com enfoque no espaço público, nomeadamente na definição das características, das funções e da importância deste na dinâmica dos espaços urbanos. Os espaços públicos têm um papel fundamental no equilíbrio da paisagem urbana, mas além disso são também espaços de cidadania, de identidade, de desafogo, de lazer, onde as pessoas podem desfrutar do espaço e realizar o maior número possível de atividades que estes podem oferecer. Portanto, os espaços públicos desempenham múltiplas funções adaptadas às características do local (clima, topografia, atividades, entre outros) e à população.

A necessidade de abordar este tema está ligada às transformações que as cidades têm vindo a sofrer nos últimos tempos. A introdução do automóvel no meio urbano provocou mudanças radicais na forma como as pessoas se deslocam nas cidades e na relação entre os diferentes modos de transporte. Por um lado, a expansão do uso do automóvel contribuiu para o encurtamento da distância-tempo e distância-custo, mas por outro, o espaço destinado às pessoas encontra-se subjugado às necessidades dos automóveis, quer para o alargamento das faixas quer para a criação de locais para o estacionamento.

A rutura com esta lógica tem sido adotada por diversas cidades, por isso, torna-se importante avaliar a qualidade dos espaços públicos, quer seja do ponto de vista do desenho urbano, quer seja do ponto de vista da utilização desses espaços por parte das pessoas.

Hoje em dia cresce cada vez mais o sentimento de direito à cidade, direito em intervir na cidade e torná-la uma cidade participada e humana. (Seixas, 2013) As transformações ocorridas no espaço público salientam um despertar da consciência da população, que é cada vez mais complexa, exigente e consciente dos problemas, que tem vindo pouco a pouco a intervir em questões ligadas ao território e que, em última instância, interfere de forma significativa na qualidade de vida.



## **1.2. Motivação**

Um dos principais motivos para a escolha deste tema de trabalho está relacionado com a necessidade de aprofundar os conhecimentos, para além do domínio empírico e pessoal, em termos de espaço público. O interesse por este tema foi fomentado pelas unidades curriculares frequentadas ao longo do mestrado, em especial de Cidades Sustentáveis e Inovação Urbana, Mobilidade e Transportes Sustentáveis. Estes temas são fulcrais para o desenvolvimento de cidades inclusivas, seguras, atrativas, saudáveis e sustentáveis. Neste campo, os espaços públicos detêm um papel fundamental, uma vez que são espaços de cidadania, de identidade e, como João Ferrão afirma os espaços públicos são o “(...) *barómetro da saúde de uma cidade*” (Ferrão, 2007).

A importância e pertinência deste tema no mundo atual fez com que a sua escolha fosse relativamente fácil porque, hoje em dia, as cidades devem dar cada vez mais atenção às pessoas e à forma como elas se relacionam com o espaço: as ruas, os largos, as praças, etc. Estas devem constituir um espaço de transição entre a habitação e o espaço livre, e devem assegurar diversas características como: a segurança, o conforto, a legibilidade, entre outros.

## **1.3. Objetivos e Metodologia**

A presente dissertação tem como objetivos compreender a importância dos espaços públicos nas cidades e aplicar critérios para avaliar a qualidade dos espaços públicos, dado que as intervenções em espaço público devem assegurar um conjunto de características e de critérios que se traduzirão numa melhor utilização e apropriação do espaço.

Numa primeira fase, são aprofundados os conceitos relacionados com o espaço público, nomeadamente as características, as funções e a importância deste espaço tanto para cidade como para as pessoas. A elaboração desta primeira parte foi realizada, com recurso a pesquisa bibliográfica, o que permitiu uma abordagem rigorosa, concisa e fundamentada.

Numa segunda fase, o principal objetivo é analisar as metodologias aplicadas para a avaliação do espaço público, e culmina com a elaboração de um painel de critérios que, posteriormente são aplicados no caso de estudo “*Uma Praça em cada*

*Bairro*”. A elaboração do painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público foi realizada após a leitura de projetos e de autores relevantes na temática de espaço público como Jan Gehl.

A aplicação dos critérios no caso de estudo “*Uma Praça em cada Bairro*” compreenderá um dos principais objetivos da dissertação, uma vez que culmina com a aplicação dos critérios na Praça Duque de Saldanha e em Picoas, em dois momentos distintos: no momento atual e numa situação futura através da simulação do resultado das intervenções. A aplicação dos critérios antes e após as intervenções permitirá estabelecer uma comparação, o que reforçará a leitura e a compreensão dos efeitos das intervenções sobre o território e a população. Para a elaboração desta parte foi importante o fornecimento, por parte da Câmara Municipal de Lisboa, de informação relativa ao programa referido.

A última fase deste trabalho permite a elaboração de possíveis recomendações de boas práticas para processos de requalificação de espaços públicos, bem como a elaboração de eventuais ajustamentos aos critérios propostos no decorrer do trabalho.

Em termos mais detalhados, a dissertação visa:

- Compreender o que é o espaço público, as funções urbanas que desempenha e a importância para a qualidade de vida das pessoas e para o tecido social e económico. Neste âmbito, estuda-se um exemplo de sucesso de requalificação de espaço público, o *Projeto Centro Aberto* na cidade de São Paulo;
- Identificar os critérios que definem um bom espaço público e que orientam as boas práticas nas cidades dos nossos dias;
- Criar um painel de critérios quantitativos e qualitativos, que permitam avaliar a qualidade do espaço público;
- Analisar, de forma detalhada, o programa “*Uma Praça em cada Bairro*”, nomeadamente os objetivos e a metodologia aplicada;
- Analisar, de forma detalhada, a situação atual da Praça Duque de Saldanha e de Picoas, através da aplicação do painel de critérios para avaliação do espaço público;
- Simular e discutir os resultados obtidos através da aplicação do painel de critérios para avaliação do espaço público. Comparar os resultados obtidos antes

e após as intervenções, de forma a enriquecer a análise sobre a qualidade do espaço público.

- Refletir de forma crítica sobre a importância da requalificação do espaço público assente numa abordagem integrada, numa gestão de proximidade e no envolvimento das pessoas nos processos;
- Retirar ensinamentos resultantes da análise do caso de estudo e propor recomendações para que os processos de requalificação de espaços públicos sejam mais robustos e produzam ainda melhores resultados.

#### **1.4. Organização da dissertação**

A estrutura adotada para esta dissertação assenta em 5 capítulos, que se organizam da seguinte forma:

O primeiro capítulo dedicado à introdução, apresenta uma breve caracterização do trabalho, nomeadamente: o enquadramento do trabalho, a motivação, os objetivos a desenvolver e a metodologia aplicada.

O segundo capítulo diz respeito ao espaço público e aborda o conceito, as funções e a sua importância. Numa primeira parte é feita referência ao conceito de espaço público, que decorre da compilação da leitura de vários documentos, bem como da perceção enquanto usuária de espaços públicos. Numa segunda parte, considerou-se importante focar um exemplo de intervenção em espaço público, na cidade de São Paulo porque expõe as principais preocupações em alcançar espaços públicos com qualidade.

O terceiro capítulo centra-se nos critérios de qualidade dos espaços públicos. Numa primeira fase, são definidos os principais critérios a ter em conta no sistema cidade. Após essa definição pretende-se abordar os critérios que permitem avaliar a qualidade do espaço público, tendo como referência autores, organizações e projetos em cidades como a de São Paulo. Pretende-se verificar quais os principais pontos para um bom espaço público, quais as principais semelhanças e diferenças entre os vários critérios e, por fim, construir um painel de critérios ajustados à realidade da cidade de Lisboa.

O quarto capítulo centra-se no caso de estudo, o Programa “*Uma Praça em cada Bairro*”, que tem em vista a requalificação do espaço público como uma âncora para reforçar a identidade de Lisboa como uma cidade de bairros e uma cidade inclusiva,

participada e sustentável. Numa primeira fase são apresentados, de forma detalhada, os objetivos e a metodologia aplicados no programa. A segunda fase diz respeito aos casos de estudo, Picoas e Praça Duque de Saldanha, onde a análise é feita através da aplicação dos critérios definidos no subcapítulo 3.3. em dois momentos distintos (situação atual e situação após as intervenções através da simulação). A comparação entre os dois momentos permitirá perceber quais os pontos fortes e fracos das intervenções e apresentar possíveis correções aos critérios, de forma a tornar a aplicação mais fácil e completa.

Por fim, o quinto capítulo pretende apresentar os resultados alcançados, assim como os benefícios retirados com a elaboração do trabalho. Este capítulo permite tecer um conjunto de recomendações sobre o trabalho desenvolvido, bem como fazer uma reflexão crítica sobre o trabalho e as metodologias aplicadas.

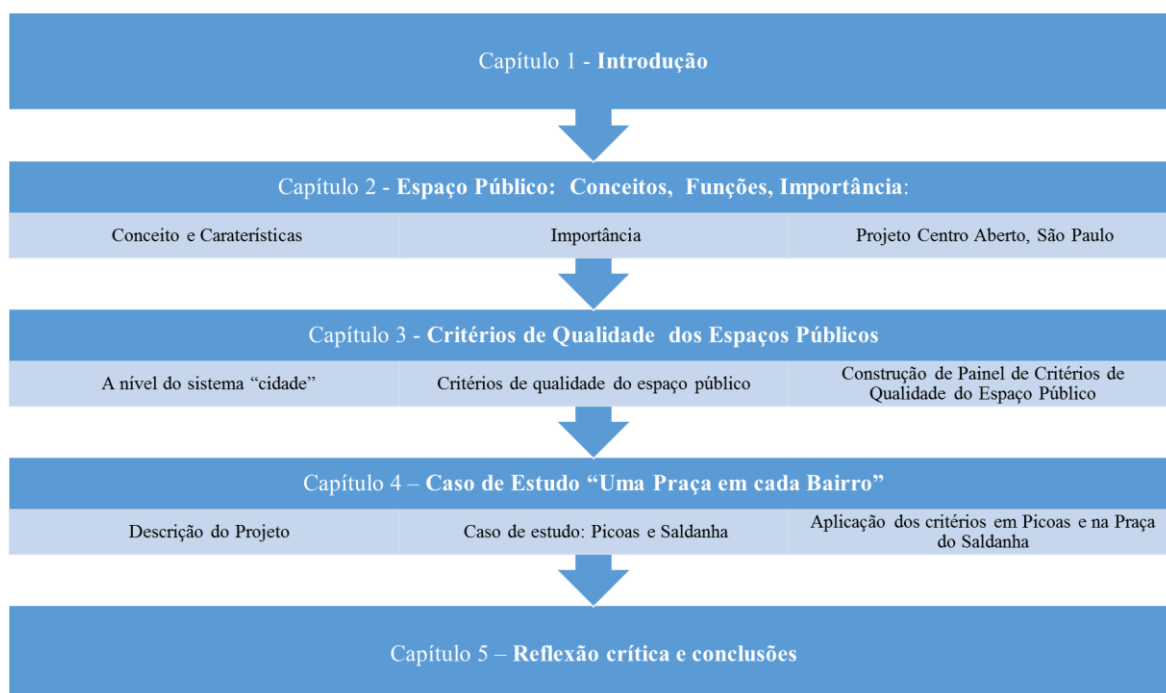


Figura 1 – Organização da dissertação

## 2. Espaço Público: Conceitos, Funções, Importância

### 2.1. Conceito e Características

Quando se fala sobre o espaço público pode pensar-se quais as características, as suas funcionalidades, o que deve assegurar: segurança, conforto, beleza? Mas também é essencial saber o que é um espaço público: um jardim, uma rua, o espaço de charneira entre as vias e os edifícios, mercados, miradouros, entre outros.

Em primeiro lugar, existem diversas definições sobre o espaço público, Brandão considera que *“É o espaço que é fundador da forma urbana, o espaço ‘entre edifícios’ que configura o domínio da socialização e da vivência ‘comum’, como um bem coletivo da comunidade. (...) os espaços públicos devem ser sempre vistos como bens de utilização livre, de acordo com um padrão de uso socialmente aceite. Que traduzem uma interação equilibrada entre o homem e o meio, ostentando uma singularidade que os homens reconhecem facilmente.”* (Brandão, 2008).

Segundo o arquiteto Manuel Salgado, *“Este espaço aberto e acessível a todos – o espaço público da cidadania - é o palco para a vida pública, individual e colectiva, o local das celebrações, onde as crianças aprendem a conviver e as culturas se misturam. São os locais onde as pessoas se encontram e marcam encontro, onde as trocas sociais e económicas se processam. São os espaços públicos que dão identidade às cidades.”* (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).

A partir destas definições é perceptível que o conceito de espaço público tem subjacente a noção de bem coletivo, uma vez que são espaços privilegiados para a população (utilizados por diversos grupos sociais: moradores, estudantes, trabalhadores, visitantes, entre outros), onde se encontram e trocam ideias. São espaços que concentram vida urbana, espaços de cidadania, que refletem importância, tanto para a qualidade de vida dos habitantes, como para a imagem da cidade.

Entretanto a **Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis** considera que são espaços *“(...) para atrair as indústrias do conhecimento, a mão-de-obra qualificada e criativa e o turismo.”*, remetendo para a importância dos espaços públicos como pontos onde se concentram atividades económicas e que, por sua vez,

contribuem para a criação de **espaços atrativos**, tanto do ponto de vista económico como social. (Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis, 2007)

O espaço público é um **espaço de identidade**, de convívio, uma perfeita conjugação das diversas camadas da cidade, ou seja, é um espaço que reflete as políticas desenvolvidas pela cidade, a forma como é feita a gestão urbana e a importância que a população dá a esse espaço, essencial na cidade.

Para além da definição de espaço público, acresce a necessidade de definir quais os locais que se poderão considerar como espaço público. Numa primeira abordagem, a **rua** constitui-se como elemento fundamental da cidade, um suporte base para a instalação de infraestruturas de saneamento e distribuição de água, que estabelece a ligação do espaço livre com as edificações, uma linha que liga as principais áreas da cidade, nomeadamente praças, jardins, largos, entre outros.

Segundo Ortega, “(...) *a cidade por excelência é a cidade clássica e mediterrânica, onde o fundamental é a **praça**.*” (Goitia, 2008). A praça é um dos espaços com maior importância nas cidades italianas, como Veneza, Florença ou Sienna. As **praças** surgem como pontos de interseção das ruas, locais onde se concentram atividades económicas e com cargas simbólicas e representativas da história de uma cidade. Estes espaços são um bom exemplo do reflexo da história das cidades clássicas e da importância das funções económicas que as praças desempenham, a par da capacidade de atrair pessoas.

Segundo Brandão, pode-se agrupar o **espaço público** em **15 tipologias** (quadro 1) de acordo com **seis características**: traçado, paisagem, deslocação, memória, espaços comerciais e gerados por edifícios, equipamentos e sistemas. Cada espaço público encontra-se associado a objetivos específicos, como por exemplo: os largos constituem espaços para encontro e circulação de pessoas, os cemitérios são espaços que remetem para a saudade, entre outros.

<i>Tipologias de Espaço Público</i>		
<i>Espaços - traçado</i>	Encontro	Largos, praças
	Circulação	Ruas, avenidas
<i>Espaços - paisagem</i>	Lazer - natureza	Jardins, parques
	Contemplação	Miradouros, panoramas
<i>Espaços - deslocação</i>	Transporte	Estações, paragens, interfaces
	Canal	Vias-férreas, autoestradas
	Estacionamento	Parking, silos
<i>Espaços memória</i>	Saudade	Cemitérios
	Arqueologia	Industrial, agrícola, serviços
	Memoriais	Espaços monumentais
<i>Espaços comerciais</i>	Semi-interiores	Mercados, centros comerciais, arcadas
	Semiexteriores	Mercado levante, quiosques, toldos
<i>Espaços gerados</i>	Por edifícios	Adro, passagem, galeria, pátio
	Por equipamentos	Culturais, desportivos, religiosos, infantis
	Por sistemas	Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

Quadro 1 - Tipologias de Espaço Público (**Brandão, 2008**)

De acordo com o documento da CCDR-LVT, “*Critérios de Avaliação de Projectos de Desenho de Espaço Público*”, são 6 os grandes grupos de espaço público: (CCDR-LVT)

1. Parques Urbanos, Jardins Públicos e Áreas Ajardinadas de Enquadramento;
2. Avenidas e Ruas;
3. Praças, Largos, Pracetas, Terreiros e Recintos Multifuncionais;
4. Espaços Canais – Vias Férreas, Auto-Estradas e Vias Rápidas;
5. Parques de Estacionamento;
6. Margens Fluviais e Marítimas.

A caracterização, tanto feita por Brandão como pela CCDR-LVT é semelhante, uma vez que definem os mesmos espaços, à exceção da agregação das margens fluviais e marítimas, feita pela CCDR, como espaço público. As frentes ribeirinhas têm merecido especial atenção, através da requalificação destas áreas, para melhorar a qualidade destes espaços, como é o caso da Ribeira das Naus na cidade de Lisboa ou de Auckland na Nova Zelândia, para que possam ser utilizados por toda a população e para diversas funções como: espaço para venda de livros e de objetos de arte como ocorre junto ao Rio Sena ou para o desenvolvimento de atividades de lazer junto a Stavanger

(Noruega). (PPS, Project for Public Spaces, 10 Qualities of a Great Waterfront Destination, s.d.)

Entretanto Mora divide os espaços públicos em duas categorias: **espaços públicos tradicionais e contemporâneos** (quadro 2), o que torna a classificação dos espaços públicos relativamente mais sintética, uma vez que existem quatro grupos de espaços: as praças, os parques, as ruas e as frentes de água como espaços tradicionais e no caso das praças estes espaços têm um grande valor simbólico e de referência nas cidades. Ao nível dos espaços contemporâneos são definidos dois tipos: interior e informais, no primeiro são considerados os logradouros, pátios, igrejas, etc. e cumprem uma determinada função de acordo com a população. Os espaços informais surgem face à inexistência de espaços públicos formais com qualidade.

*Tipologias de espaços públicos*

<i>Categorias</i>	<i>Tipos</i>	<i>Conceito</i>	<i>Subtipos</i>
<i>Tradicionais</i>	Praças	Testemunho da história e da cultura Lugar de referência que relaciona diferentes componentes da estrutura urbana	Central, simbólica - cívica, cooperativa, de mercado, de bairro, praça
	Parques	Espaço livre destinado para atividades recreativas, lúdicas (desporto). Espaço de descanso, para contato com a natureza e embelezamento do local	Nacional, metropolitano, central, desportivo, temático, estacionamento, cemitério e local
	Ruas	Lugar fundamental para a mobilidade e estrutura física da cidade Limita o público do privado e proporciona iluminação e ventilação natural Lugar de encontro espontâneo	Avenida, pedonal, caminho, calçada, tráfego restringido
	Frentes de água	Limite costeiro, última rua urbana Suporte de diversos serviços	De intercâmbio, comercial, industrial, recreativo, proteção
<i>Contemporâneos</i>	Espaço público interior	Limitado por outros edifícios e equipamentos com certos níveis de controlo que cumprem funções	Átrios, pátios, logradouros, igrejas, teatros, casas



		públicas de acordo com a população	culturais, edifícios patrimoniais, centros recreativos e comerciais
	Espaço informal	Uso espontâneo de outro espaço por inexistência ou condições precárias do espaço dos espaços tradicionais	Escadas, corredores, esquinas, ruas, paragens de autocarro, vazios urbanos, sombras de árvores, terrenos baldios, espaços residuais, etc.

Quadro 2 – Tipologia de espaços públicos (Mora, 2009)

Segundo Salgado, esta **diversidade de espaços públicos**, com origens diversas (orgânico, planeado) e condicionado pelas características intrínsecas de um território como a topografia, a estrutura fundiária, ladeado por edifícios com dimensões, funções e qualidades distintas, contribuem para a criação de uma **paisagem urbana rica** tanto do ponto de vista da arquitetura, como do urbanismo, e da paisagem. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Para além da identificação das diversas tipologias que classificam o espaço público, existe um conjunto de elementos identitários e com significado no espaço público tais como a toponímia, a planta da cidade, a arquitetura, a arte (exemplo: os monumentos).

De acordo com a DGOTDU, o espaço público pode ser observado em **cinco dimensões** que estão presentes na figura 2. Cada dimensão está interligada com as características do espaço público, umas mais ligadas à componente sensorial, outras ligadas às funções do espaço público, mas que no seu conjunto a combinação de todas estas dimensões terá como resultados bons espaços públicos.

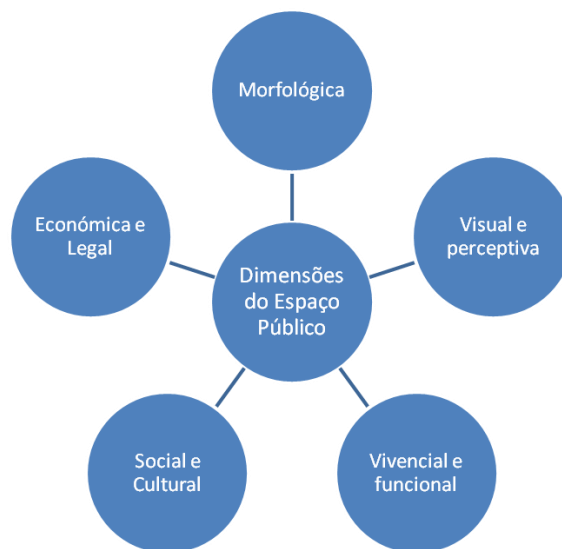


Figura 2 – Dimensões do Espaço Público (DGOTDU, 2008)

A **componente morfológica** está associada às diversas transformações que ocorrem na cidade, induzida pelas novas formas de mobilidade, que por sua vez, alteram a relação dos edifícios com a rua, a praça ou outro tipo de espaço público. De acordo com Brandão e a Carta de Atenas, a utilização do automóvel nas cidades levou à rotura *“da disposição dos edifícios autónoma do espaço público. Hoje dá-se o reverso: da cidade contra a rua, passamos à nova ideia da rua como matriz do espaço público.”* (DGOTDU, 2008)

Ao nível da dimensão **visual e percetiva** associa-se às imagens, à legibilidade do espaço bem como à representação do espaço público. Esta dimensão encontra-se ligada à observação e à contemplação da cidade e dos espaços públicos.

A dimensão **vivencial e funcional** está relacionada com fatores determinantes que dão indicações em relação à qualidade do espaço público, como é o caso do conforto, tranquilidade, envolvimento das pessoas no local em que se encontram. Outros aspetos como a utilização do espaço durante o dia ou à noite, especialmente a iluminação, a segurança e a proteção surgem como fatores importantes para o sucesso de um espaço público.

Em relação à dimensão **social e cultural**, esta reflete-se na dinâmica do espaço, ou seja, na interação das pessoas com o espaço. Portanto, o desenho, as características do espaço público, o sentimento de pertença (autoestima) e de segurança bem como a qualidade estética influenciam os comportamentos e a apropriação do espaço. De acordo com Remesar *“(...) são índices de humanização da paisagem e da inclusão, na esfera pública, simbolizados no espaço público, como um todo expressivo dos valores coletivo”*. (Remesar, 1999)

Por fim, a dimensão **económica e legal** está relacionada com a capacidade atrativa dos espaços públicos para a fixação de atividades económicas como o comércio, a restauração e os serviços que conferem aos espaços públicos maior dinamismo económico e social.

Como já foi referido, os espaços públicos são locais de convívio, de lazer, são o *“(...) barómetro da saúde de uma cidade”* (Ferrão, 2007), o que demonstra a **importância da paisagem nos espaços públicos**. Para assegurar a boa qualidade destes espaços é essencial a existência de determinados sistemas, estruturas e elementos, nomeadamente:

- **Infraestruturas rodoviárias;**
- **Sistemas de comunicação urbana,** elementos que permitam que o espaço tenha maior legibilidade e compreensão. Um sistema de comunicação urbana é composto por diversos elementos: **orientação**, que permite guiar os percursos na cidade através de mapas, marcos, entre outros. Elementos de **informação** que têm como objetivo fornecer informações relativas ao local em que se encontram, a temperatura, as horas, a informação do trânsito, etc. Elementos de **direção** que são, essencialmente, os sinais de trânsito. Elementos de **identificação** dos locais, dos monumentos e de áreas com importância local. Elementos **reguladores** “(...) que exibem normativas prescritas pelas autoridades locais” (CCDR-LVT). Elementos **ornamentais** que adornam, realçam ou embelezam o ambiente.
- **Estruturas e elementos de iluminação,** um ponto determinante, dado que as questões de segurança dos espaços públicos estão, em parte, ligadas à (in) existência de iluminação.
- **Estruturas e elementos naturais,** um elemento muito importante na imagem do espaço público e no desenvolvimento da envolvente “*os projetos de desenho de espaço público devem privilegiar as soluções que fomentem a conservação e restauro do equilíbrio entre ambiente urbano e construído e os seus sistemas naturais.*” (CCDR-LVT). A vegetação tem um papel importante na conceção de espaços públicos porque confere um carácter natural ao ambiente construído. Para tal devem estar enquadradas com o clima local (localização, necessidade de água, tipo de solos etc.) e dando especial atenção aos sistemas de rega mais eficientes na utilização da água.
- **Equipamentos e mobiliário urbano,** elementos que suportam diversas funções, “*(...) integrados no espaço público proporcionando conforto, utilidade, informação, circulação, segurança, protecção e outras necessidades do cidadão.*” (CCDR-LVT)

Ao nível do **mobiliário urbano** (figura 3), este deverá estar organizado de forma a evitar a dispersão e a minimizar a obstrução do espaço pedonal, o que permitirá o fácil acesso às pessoas com mobilidade reduzida.



Figura 3 – Funções do mobiliário urbano (adaptado) (CCDR-LVT)

O espaço público sendo uma **extensão natural do espaço edificado** deverá ser um espaço útil, confortável, inclusivo, seguro (*safe & security*), apropriável e gerível. Dentro destas características podemos acrescentar a capacidade atrativa, uma vez que, os espaços públicos combinam diversas atividades e usos.

De acordo com o documento *Cities of Tomorrow*, a **qualidade e a estética dos edifícios e dos espaços públicos** são características determinantes para a **atratividade** de uma cidade, uma vez que, espaços públicos cuidados, seguros e atrativos têm uma dupla importância. (PPS, Project for Public Spaces, s.d.) Em primeiro lugar, estes espaços surgem como símbolos para a cidade que devem ser preservados, em segundo lugar, permitem criar um sentimento de pertença e de identidade para a população local.

Os espaços públicos, especificamente os **espaços destinados para a deslocação pedonal**, têm de ter um conjunto de **caraterísticas**, nomeadamente: fácil leitura e compreensão para os peões, fácil orientação, boa qualidade e adequação do desenho urbano e segurança.

Para além das características referidas anteriormente, o documento *Cities of Tomorrow* refere que os espaços públicos devem ser **multifuncionais** e **multigeracionais**, ou seja, os espaços públicos devem envolver todas as faixas etárias

bem como prestar diversas funções entre elas bibliotecas ao ar livre, espaços culturais, espaços de lazer, entre outros.

Segundo Jan Gehl, o espaço público deve ser de **acesso universal** (multigeracionais) pelo que propõe a realização do teste 8-80, uma forma de avaliar se a cidade é adequada para uma criança de 8 anos ou para um idoso(a) de 80 anos, este pequeno exemplo demonstra a importância de espaços públicos multigeracionais, já que o envelhecimento demográfico é uma realidade cada vez mais evidente nas cidades europeias, como é visível no gráfico 1.

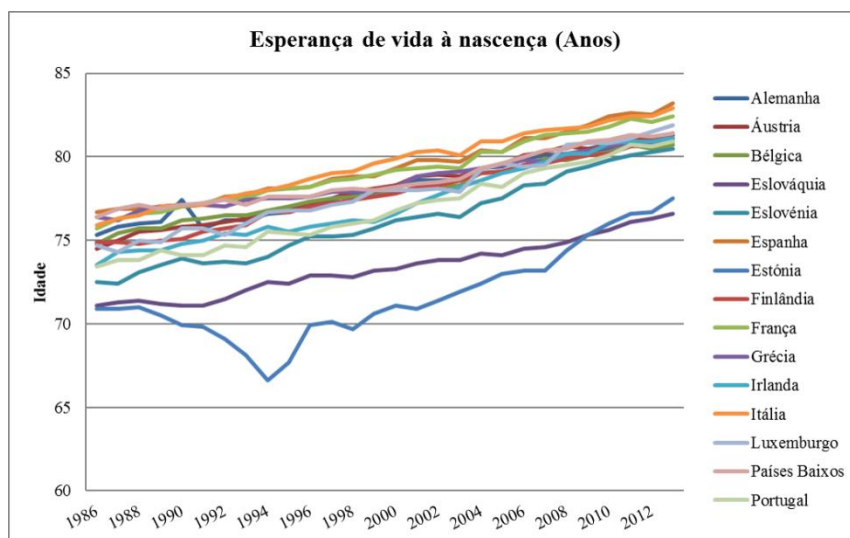


Gráfico 1: Esperança e vida à nascença (Anos) (Pordata, 2015)

A seguinte afirmação da organização *Project for Public Spaces* remete-nos para a diversidade dos espaços públicos, bem como para a diversidade de atividades a serem desenvolvidas nos espaços públicos (multifuncionais) que são importantes para a população e para a cidade. São espaços com expressão que dão vida às cidades:

*“Os lugares públicos são um palco para a nossa vida pública. Eles são os parques onde as celebrações são realizadas, onde as maratonas terminam, onde as crianças aprendem as habilidades de um desporto, onde as estações são marcadas e onde as culturas se misturam. Estes lugares são as ruas e calçadas na frente de residências e empresas, onde os amigos vão ao encontro uns dos outros e onde as trocas sociais e económicas ocorrem. São os espaços públicos que dão identidade às*

*“cidades e sem bons espaços públicos, não poderão haver grandes cidades.”* (PPS, Project for Public Spaces, s.d.)<sup>1</sup>

Os espaços devem dotar-se de **diversas funcionalidades** como: espaços de desafogo, de lazer, de contacto e de ligação com diversos espaços da cidade.

## 2.2. Importância

A importância da cidade com qualidade para os cidadãos está associada à necessidade de garantir uma boa qualidade de vida para a população, tanto do ponto de vista económico e social, como cultural e ambiental. É necessário que as cidades assegurem os serviços mínimos e que façam uma gestão eficiente, adequada e ajustada à realidade do território. Para isso, a cidade deve fornecer diversas ferramentas à sociedade como a participação pública porque é “(...) *crucial vincular os cidadãos ao território de intervenção para eles se apropriarem dele* (...)” (Lopes & Fróis, 2015)

Para além disso, a apropriação da cidade deverá ser feita de acordo com os objetivos para uma cidade sustentável, resiliente e integrada. Daí a **importância dos espaços públicos de qualidade e seguros, como espaços de interação social e de contato entre gerações.**

O **papel e a importância dos espaços públicos** variaram ao longo dos séculos. Recuando até às **cidades gregas**, o espaço público tinha uma grande importância como o caso da **ágora**, “(...) *um local para conversa, discussão, eloquência, política.*” (Goitia, 2008). No século XVIII em França, o espaço público tinha um forte valor estético, o espaço era tratado como uma sala de estar ao ar livre onde haviam esculturas, mobiliário urbano, árvores e iluminação pública. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Transportou-se este conceito de espaço público como espaço de cidadania e de política, do período dos gregos, para os nossos dias. Claro que a forma como se trata o espaço público e sua evolução, no espaço e no tempo, distanciou-se um pouco deste conceito que o povo grego dava ao espaço público. No passado, o espaço público era um espaço de vida política, enquanto que atualmente os espaços públicos desempenham

---

<sup>1</sup> Nota: tradução retirada de (Fernandes, 2012)

funções culturais, económicas, de lazer, entre outros. Mas o que se verifica ao longo dos séculos é a **constante utilização do espaço e a partilha do mesmo para diferentes usos e funções**.

No século XIX e primeira metade do século XX, as alterações induzidas pelo desenvolvimento do transporte público e pelo elevador resultaram no crescimento da cidade em altura, ao invés do efeito do automóvel privado que resultou na dispersão urbana. O impacto do transporte privado nas cidades é bastante visível porque retirou espaço aos peões, para a criação de mais vias para os automóveis, bem como para a criação de locais para estacionamento. O diálogo entre segurança vs. privilegiar um modo de transporte entrou em conflito, uma vez que, para alcançar a segurança dos peões foi necessário separar este modo de deslocação dos restantes.

Nos anos 50 e 60 acreditava-se que as vias rápidas teriam como efeitos positivos a redução do congestionamento e o aumento da segurança nas cidades. Contudo, não foram estes os resultados obtidos, dado que estas medidas contribuíram para elevados investimentos na construção de novas vias e na expansão de vias existentes que intensificaram a expansão urbana, o consumo irracional de espaço assim como a degradação da qualidade de vida das pessoas. (ITDP, Embarq. Brasil, 2013)

A utilização do automóvel introduziu significativas mudanças na mobilidade urbana traduzindo-se em **vantagens** como o encurtamento da distância-tempo e da distância-espaço. Contudo, salientam-se também **consequências negativas**, nomeadamente: sinistralidade, dependência dos combustíveis fósseis, consumo do espaço destinado para os peões (figura 4), efeitos sociais (diferentes acessibilidades que aumentam os fenómenos de exclusão social e segregação social), fragmentação do território, poluição atmosférica e sonora (CCE, 2007)<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Segundo o *Livro Verde para uma nova cultura de mobilidade urbana*, a circulação urbana está na origem de 40% das emissões de CO<sub>2</sub> e de 70% das emissões de outros poluentes resultantes dos transportes rodoviários (p.3)



Figura 4 – Obstáculos que interferem na deslocação pedonal (Carvalho, 2013)

A mudança de pensamento sobre **o efeito dos transportes nas cidades** tornou-se mais evidente a partir dos anos 70 com o objetivo de as pessoas reconquistarem o espaço público, de se requalificarem áreas da cidade, melhorarem os sistemas de transportes públicos, incentivarem a intermodalidade e a deslocação em modos suaves bem como reduzirem o papel do automóvel na cidade.

A influência dos automóveis no espaço público divide opiniões em relação à sua utilização, mas a discussão deverá centrar-se no apelo à intermodalidade dos diferentes modos de transporte e no desenvolvimento de sistemas de transporte cada vez mais eficientes, inteligentes e integrados.

São conhecidas cidades que tiveram um papel importante nesta mudança de pensamento, como o caso de **Barcelona** com a malha de Cerdá. O **Plano de Extensão (Ensanche) de Barcelona** tinha como preocupação melhorar a qualidade de vida da população, dar maior fluidez aos transportes e à mobilidade dos cidadãos. É notável a importância do espaço público onde propunha ruas entre os 20 a 60 metros de largura. (Narciso, 2008)



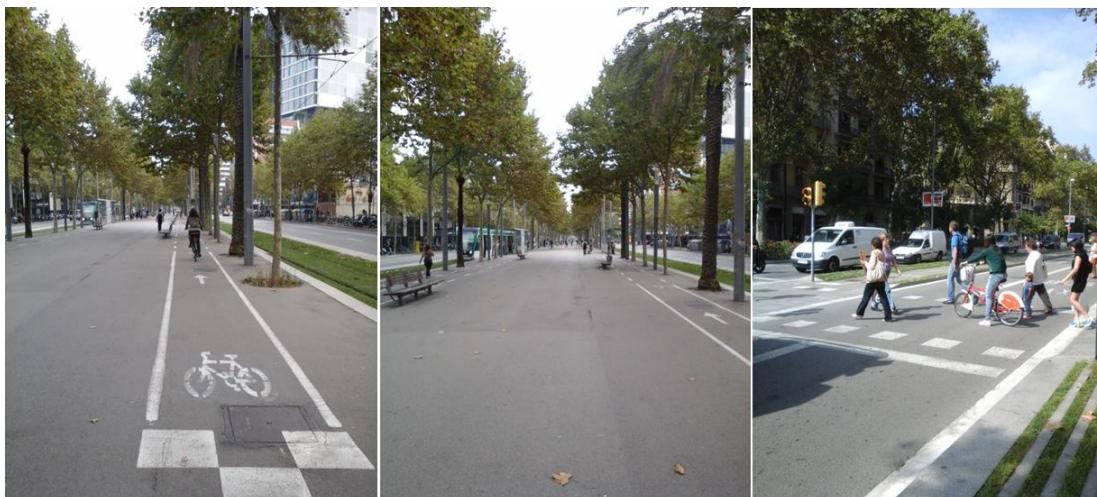


Figura 5 – Espaço público em Barcelona (2014) (Fonte própria)

A **requalificação do rio Cheonggyecheon** (Seul) é, sem dúvida, um excelente exemplo no que diz respeito à requalificação do espaço público, onde a força política teve um papel fundamental na tomada de decisão. Foi uma intervenção que marcou a cidade e contribuiu para que esta fosse regenerada do ponto de vista económico, social e ambiental, evidenciando a abordagem integrada e interdisciplinar neste caso.



Figura 6 - Transformação do rio Cheonggyecheon (Patten, George, 2012)

Este exemplo é muito interessante porque é visível a rutura de um padrão onde o automóvel era privilegiado e que teve como resultado a impermeabilização do rio. Com o passar dos anos, a humidade do rio contribuiu para problemas na manutenção da estrada e em elevados custos da manutenção. Os **principais objetivos** para a requalificação da área foram: revitalizar a área central através da valorização dos recursos endógenos, desenvolver uma cidade mais segura, humanizada e sustentável e redescobrir a história e cultura do local. (ITDP, Embarq. Brasil, 2013)

De acordo com o documento *Vida e Morte das Rodovias Urbanas*, os **principais efeitos** foram (ITDP, Embarq. Brasil, 2013):

- **O aumento do nível da acessibilidade nos transportes públicos** nos bairros Do-hong, Gangbook, Sungbook, Nowon de Seul;
- **O aumento da valorização mobiliária**, exemplo nos bairros Byunk-San e Hyundai, em 2002 o preço médio por m<sup>2</sup> era de 2 225\$ e em 2006 aumentou para 2 758\$;
- A combinação da expansão do transporte público (foram construídas faixas exclusivas para os autocarros ao longo de 57.6 km) com a restrição do uso do automóvel privado contribuiu para a **diminuição do número de veículos** para os 43% - 47%;
- **A melhoria da qualidade do ar**: diminuição das partículas PM10 (que são altamente prejudiciais para a saúde humana) para 23% (dados do governo municipal de Seul);
- **A redução do efeito de ilha de calor** em 8°C bem como a redução do ruído e a melhoria da qualidade da água;
- **O aumento da fauna e da flora**, onde se verifica o aumento de peixes e de aves.

É visível que as transformações em espaço público têm um impacto positivo na qualidade de vida da população, mas também são visíveis os efeitos na valorização imobiliária, na melhoria dos sistemas de transporte, na melhoria da qualidade ambiental. Portanto, as intervenções em espaço público permitem melhorar o espaço em si e também do espaço envolvente.

Relativamente a intervenções em pequena escala territorial podem-se referir o caso da Avenida Duque d' Ávila (figura 7) onde as intervenções tiveram uma grande importância para o desenvolvimento de um espaço agradável e seguro para os peões. A coexistência entre os diferentes modos de transporte é uma das principais mudanças na Avenida, que resultou na introdução de uma ciclovia. A utilização do espaço para a instalação de esplanadas promove maior dinamismo económico e social, bem como a instalação de mobiliário urbano permite que as pessoas possam utilizar o espaço para conversar, ler, observar, etc.

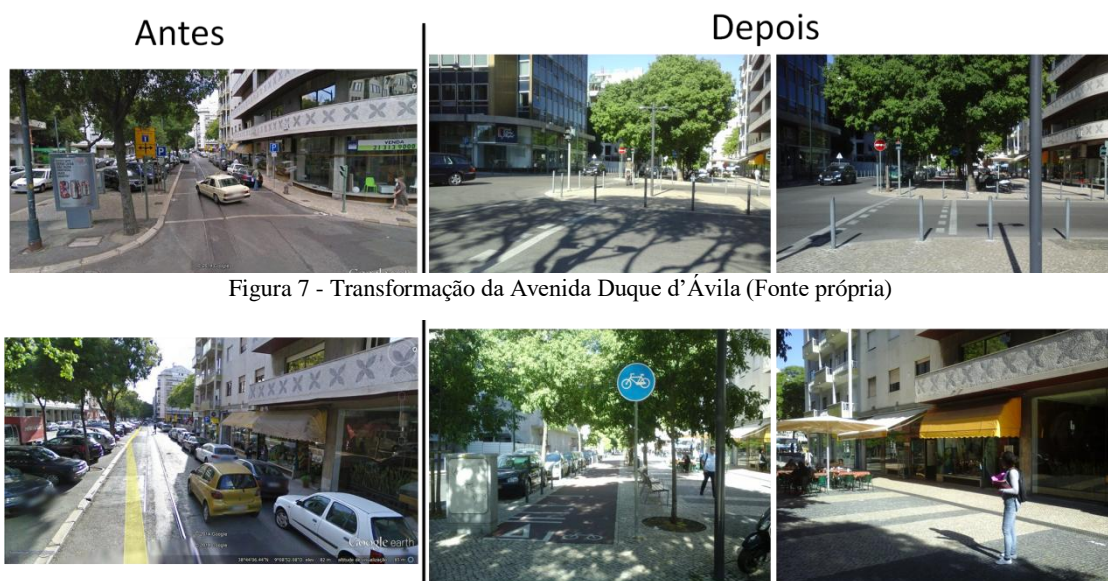
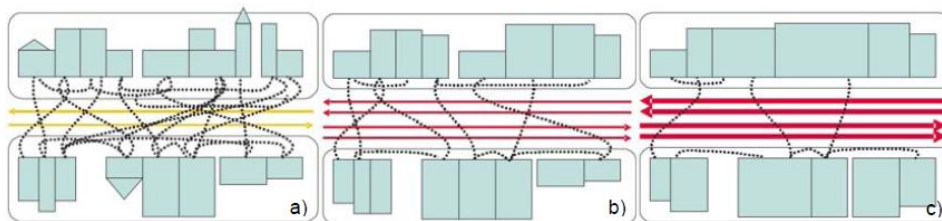


Figura 7 - Transformação da Avenida Duque d' Ávila (Fonte própria)

Estas transformações traduzem-se claramente em **efeitos positivos para a cidade**: mais espaço para os peões, menos poluição sonora e atmosférica, mais espaços de convívio, de lazer, de trocas que permitem tornar a **cidade um espaço mais humano**.

Em suma, existe uma **relação direta entre as interações sociais e a intensidade de tráfego existente** (figura 8), uma vez que os transportes têm como resultados: o efeito barreira e túnel, o que se traduz no menor convívio entre os habitantes. As intervenções, tanto em Barcelona como em Seul ou na Avenida Duque d' Ávila, demonstram é que as alterações em espaço público contribuem para a redução do nível de tráfego, o que influencia positivamente a qualidade do espaço pedonal e o convívio entre as pessoas.



**Figura 8 – Relação entre o tráfego automóvel e as vivências ocorridas no espaço público**

| Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável

- a) Tráfego calmo – vivências abundantes
- b) Tráfego moderado – vivências moderadas
- c) Tráfego pesado – quase inexistências de vivências

Figura 8 - Convivência vs. Diferentes intensidades de tráfego (Gil, 2009)

Segundo Isabel Guerra, “*A cidade, e muito particularmente o espaço público, e reflecte as interações sociais, as redes de poder, de denominação e a importância que a sociedade atribui à coesão social e espacial.*”. (Guerra, 2007) É uma leitura muito interessante do espaço público porque um dos elementos mais importante destes espaços são as pessoas, são elas que apropriam e que vivem estes espaços. Por isso, os espaços públicos devem ter em conta: a escala humana, a acessibilidade, os espaços de estar e de lazer. Estas características são descritas pelo arquiteto Jan Gehl e serão alvo de estudo nos próximos capítulos.

### 2.3. Projeto Centro Aberto, São Paulo

Neste capítulo considerou-se importante focar um exemplo de transformação de espaço público porque demonstra as principais preocupações relativamente ao espaço público e aos problemas de acessibilidade. O resultado da experiência permite perceber que a melhoria dos espaços públicos não resulta só de obras, mas sim da integração das componentes materiais e imateriais, como a participação da população.

Numa primeira fase desenvolveram-se dois projetos piloto no Largo Paissandu e na Avenida São João e no Largo São Francisco e na Praça Ouvidor Pacheco e Silva para testar as alterações e a reação da população face às intervenções.

### 2.3.1. Largo Paissandu e Avenida São João

O Largo Paissandu constitui um dos principais nós de ligação do transporte público na cidade de São Paulo, característica que lhe confere pontos positivos e negativos. Por um lado, o elevado fluxo de autocarros dificulta o acesso e isola o Largo e, por outro lado, a localização de paragens de autocarro no Largo permite que haja circulação de pessoas ao longo do dia.

O projeto Centro Aberto definiu como **objetivos** para o Largo:

- Melhorar as condições de segurança e conforto dos peões e dos passageiros;
- Equilibrar o espaço de acordo com os usos e as necessidades da população;
- Melhorar a acessibilidade e a mobilidade do espaço através da criação de locais para estar e sentar com pequenas intervenções que tornem o espaço atrativo e convidativo e que as ligações pedonais sejam seguras e diretas;
- Melhorar as condições de espera do transporte público através de sombras, de locais para estar e sentar e de atividades lúdicas como o entretenimento ou a comida de rua. O objetivo é reduzir o tempo de espera, para que a população possa desfrutar o máximo possível do Largo.

Através destes objetivos, é perceptível que existe uma clara necessidade de articular o transporte público com as pessoas que o utilizam ou que simplesmente desfrutam do espaço, o que justifica a necessidade de tornar o espaço público confortável, convidativo e seguro.

Segundo o Projeto Centro Aberto, 94% dos entrevistados aprovaram a intervenção do Centro Aberto Paissandu. (Prefeitura de São Paulo, 2014)

As propostas para a **melhoria do acesso e da circulação dos peões** definidas foram: a colocação de sinalização desde do Largo até à Avenida São João; de balizadores de trânsito (pequenos blocos colocados nos passeios de forma a impossibilitar o estacionamento); a introdução de elementos verdes e de infraestruturas de apoio para bicicletas.



Foram criadas áreas prioritárias para peões, as passadeiras foram alargadas e foram criadas novas passadeiras em cruzamentos e pontos estratégicos entre:

- Largo Paissandu e Rua Conselheiro Crispiniano;
- Largo Paissandu e Rua Dom José de Barros;
- Av. São João e Rua Conselheiro Nébias;
- Av. São João e Rua Pedro Américo.

No caso da interseção da Avenida São João e Ipiranga (figura 9) foi implementada uma passadeira na diagonal, o que permitiu a redução do tempo de atravessamento dos peões e o aumento da segurança. Um dos resultados evidentes desta intervenção foi a diminuição dos atravessamentos fora da passadeira para os 49.5% comparativamente à situação anterior.



Figura 9 – Interseção Avenida São João e Ipiranga  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)

Em relação à interseção Largo do Paissandu e Rua D. José de Barros teve como resultados uma diminuição de 33.3% de travessias fora da passadeira.

Ao nível dos transportes públicos, as condições do tempo de espera foram melhoradas através da melhoria da iluminação pública e da colocação de bancos nas paragens e no Largo.

Na Praça Morada de São João (figura 10 e 11), o alargamento do passeio permitiu a colocação de bancos, equipamentos para a prática de exercício físico e



Figura 10 – Praça Morada de São João em 2013  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)



Figura 11 – Praça Morada de São João em 2014  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)

mobiliário portátil (exemplo: cadeiras de praia).

Outro aspeto muito importante para esta área foi a **criação de condições de permanência nos espaços públicos**, em especial no Largo Paissandu e as ações tomadas foram as seguintes:

- Existência de comida de rua;
- Realização de atividades culturais, como *shows*, espetáculos de dança, batalhas de *break dance*, teatro de rua, oficinas para crianças;
- Oportunidades para estar e sentar;
- Criação de uma área de recreio para crianças em torno do Largo, um elemento que permite envolver faixas etárias mais novas, um ponto importante no Largo, visto que a convivência de diversas idades gera maior sentimento de segurança.

A colocação de mobiliário urbano portátil como bancos, cadeiras de praia ou mesas desdobráveis permitem que o Largo se torne um local confortável, convidativo, agradável tanto para conversar, como para estar, para esperar o autocarro ou simplesmente para contemplar o local e o espaço envolvente.

Segundo o gráfico 2, é perceptível que houve uma mudança na utilização do local, relacionada com o aumento de atividades e sobretudo a melhoria das condições de espera do autocarro e das condições de permanência do Largo, uma vez que se criaram mais oportunidades para sentar, mais atividades como por exemplo: atividade física, cultural, comercial.

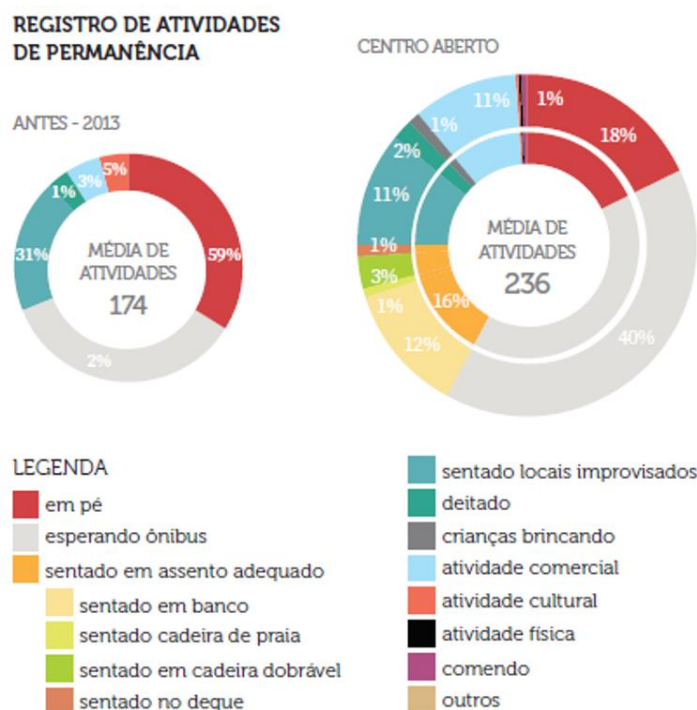


Gráfico 2 – Registo de atividades de permanência (Prefeitura de São Paulo, 2014)

Com o Projeto Centro Aberto Paissandu houve um aumento de 35,6% de permanência de pessoas, 100% dos comerciantes locais entrevistados avaliaram a intervenção como boa ou muito boa, “(...) *sendo que 18% dos comerciantes afirmaram que a intervenção contribuiu para o aumento das vendas.*” (Prefeitura de São Paulo, 2014)

Segundo o Projeto Centro Aberto “*A vida urbana depende das pessoas ativando o espaço público. Pedestres são uma parte fluida da cidade, dando vida aos espaços por um tempo determinado. Quanto mais tempo cada pessoa fica no espaço público, mais vida urbana é acumulada nestas áreas. Por isso, ofertar oportunidades para estar e conviver com outras pessoas torna-se muito importante para criar uma cidade mais acolhedora.*”. (Prefeitura de São Paulo, 2014)

Para além das transformações no Largo e na Avenida é visível que a envolvente também se altera, é o caso da Igreja Nossa Senhora do Rosário (figura 12) onde a renovação da fachada foi estimulada com as modificações na envolvente.



Figura 12 – Igreja Nossa Senhora do Rosário  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)

### 2.3.2. Largo São Francisco e Praça Ouvidor Pacheco e Silva

O projeto Centro Aberto no Largo São Francisco e Praça Ouvidor Pacheco e Silva teve como um dos principais objetivos **reconquistar o espaço público**, que outrora se encontrava cercado por grades. Estas limitavam tanto visual como fisicamente os habitantes e estimulavam uma sensação de insegurança.

Os **objetivos** definidos para esta área foram:



- Dotar o espaço com novas funções;
- Intensificar o uso do espaço público;
- Desenvolver um espaço de encontro e descanso ao ar livre;
- Proporcionar situações de permanência de alta qualidade como assentos, sombra, atividades culturais: cinema ao ar livre, comida de rua, *wi-fi* grátis.

A estratégia do Projeto Centro Aberto São Francisco é semelhante à do Centro Aberto Paissandu. Verificou-se a melhoria da mobilidade e a utilização de sinais horizontais (pequenos blocos de granito, locais para estacionamento de bicicletas) garantiram maior segurança à população.

Foi criada uma nova passadeira entre a Praça e o Largo (figura 13 e 14) que teve resultados fantásticos, uma vez que antes da criação da passadeira a média de travessias era de 95 pessoas por hora e com a implantação da passadeira a média passou para 162 pessoas por hora. (Prefeitura de São Paulo, 2014)



Figura 13 – Praça Ouvidor Pacheco e Silva, 2013  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)



Figura 14 – Praça Ouvidor Pacheco e Silva, 2014  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)

A **Praça Ouvidor Pacheco e Silva** passou de um espaço fechado com grades para um lugar bastante atrativo, onde a colocação de uma estrutura de madeira se tornou um local para a realização de diversas atividades como para estar, sentar, para refeições ao ar livre ou para atividades culturais (figura 15).

Um dos reflexos positivos é a aprovação de 95% dos entrevistados com a intervenção Centro Aberto São Francisco. (Prefeitura de São Paulo, 2014)

O mobiliário urbano adotado nesta Praça é igual ao do Centro Aberto Paissandu, uma vez que o Projeto Centro Aberto criou uma caixa de ferramentas<sup>3</sup> onde se encontram expostas e explicadas todos os elementos para ativação do espaço público.

A instalação de *wi-fi* grátis, a existência de sanitários públicos bem como a disponibilização de tomadas foram outras medidas que permitiram aumentar a permanência de pessoas na Praça.

Através do gráfico 3 percebemos que as atividades a serem realizadas na Praça se diversificaram. A possibilidade de estar sentado que era inexistente antes da intervenção, passou a representar 33% das atividades. Antes da intervenção, as pessoas basicamente sentavam-se em locais improvisados, permaneciam em pé (sendo a atividade com o valor



Figura 15 – Praça Ouvidor Pacheco e Silva (Prefeitura de São Paulo, 2014)



Gráfico 3 – Registo de atividades de permanência (Prefeitura de São Paulo, 2014)

<sup>3</sup> Ver anexo 1

mais elevado – 62%) e com a intervenção houve um aumento da permanência no Largo, quer justificada pela espera do autocarro, quer pelas oportunidades de estar sentado em assentos apropriados.

O facto de se localizarem muitos escritórios perto do Largo tem como resultados a existência de poucas pessoas a frequentarem este espaço. Por isso, uma das estratégias adotadas foi a **introdução de novos usos na hora do almoço, no fim da tarde e nos fins de semana** de forma a trazer as pessoas para o Largo e torná-lo num local mais seguro. A realização de sessões de cinema noturno ao ar livre, de *karaoke* e de festas permitiu incentivar a permanência aos fins de semana.

Relativamente à hora de almoço, a existência de comida de rua foi uma das alternativas. Para que o momento fosse confortável criaram-se condições adequadas como mobiliário urbano, locais com sombra e locais para depositar o lixo.

Para intensificar ainda mais a experiência, o projeto incluiu artistas de rua e apresentações teatrais.

Em relação à prática de atividade física, o Largo dispõe de uma mesa de *ping-pong*, uma vez que o projeto considera importante o desporto como atividade fulcral na vida urbana.

Os gráficos 4 e 5 apresentam a permanência média de pessoas antes e após as intervenções nos dias úteis e nos fins de semana.

As principais mudanças verificadas são:

- Durante os dias úteis: novos picos de estadia no Largo, nomeadamente na

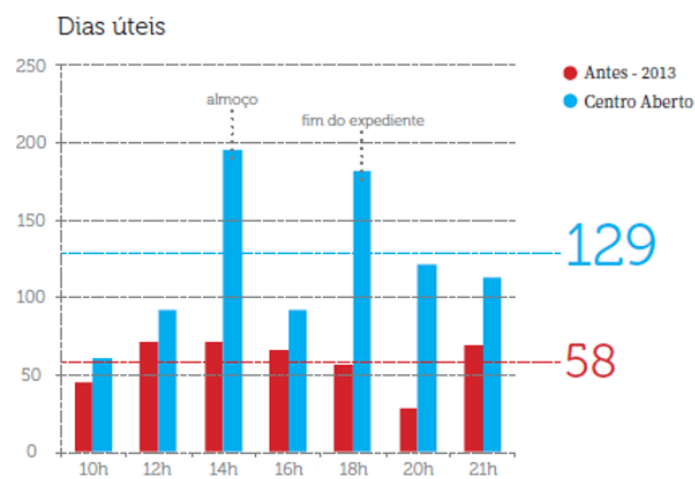
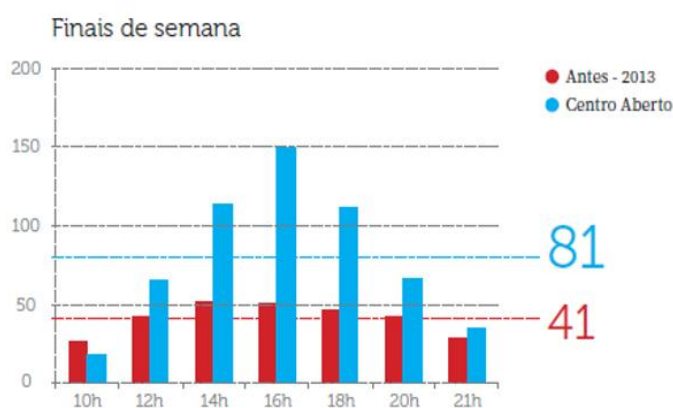


Gráfico 4 – Permanência média de pessoas nos dias úteis antes e depois das intervenções  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)





hora do almoço e no fim do trabalho;

- Durante os dias úteis: aumento da permanência no Largo entre as 20-21h;
- Nos fins de semana: aumento de pessoas entre o período 14h-18h.

Gráfico 5 – Permanência média de pessoas nos fins de semana antes e depois das intervenções  
(Prefeitura de São Paulo, 2014)

Uma das principais conclusões que este projeto alcança e que pode ser reforçada pela seguinte afirmação é que *“se for dada pouca importância à viabilidade económica, o desenvolvimento do projecto pode falhar comercialmente. Se for dada pouca importância ao contexto local, a proposta pode não ser aceite localmente. Se a metodologia de desenho não for a correcta, as oportunidades poder-se-ão perder, resultando a acção num desenvolvimento medíocre.”* (CCDR-LVT)

Portanto, o sucesso das intervenções em espaço público é concretizado através de uma correta abordagem financeira, do envolvimento da população e do bom desenho do espaço público. É necessário que o desenvolvimento das propostas interligue todas as componentes das cidades: economia, governança, ambiente e sociedade.



Figura 16 - Sessão da Mostra Internacional de Cinema de São Paulo (Prefeitura de São Paulo, 2014)

### 3. Critérios de Qualidade dos Espaços Públicos

O presente capítulo tem como principal objetivo definir os critérios para avaliar os espaços públicos, tanto do ponto de vista qualitativo como quantitativo, dado que é essencial observar os espaços públicos. Nos casos de intervenções em espaço público torna-se importante analisar a requalificação do espaço público antes, durante e após as intervenções de forma a perceber quais as principais mudanças. A análise dos resultados das intervenções em espaço público é essencial porque permite verificar o grau de sucesso das intervenções e a perceção das pessoas face às alterações. A interpretação dos resultados e dos comportamentos permitem desenvolver possíveis melhorias nas intervenções e retirar valiosos ensinamentos para futuras intervenções.

Numa primeira parte são identificados os critérios que permitem a seleção de áreas da cidade carentes em termos de espaços públicos, ou seja, antes da elaboração dos projetos e das intervenções é importante saber como é que feita a identificação dessas áreas e qual a metodologia aplicada. Neste capítulo irá dar-se destaque ao programa “*Uma Praça em cada Bairro*”, uma vez que servirá de complemento para o capítulo 4.

Numa segunda parte são descritos os critérios para a avaliação da qualidade dos espaços públicos tendo em conta as características e as funções que estes devem assegurar. A última parte deste capítulo culmina com a construção de um painel de critérios para avaliar a qualidade dos espaços públicos.

#### 3.1. A nível do sistema “cidade”

Os **espaços públicos** têm um papel importante na **organização da estrutura urbana** pois permitem “(...) *o funcionamento equilibrado do sistema urbano, representando um papel integrador, ao permitir a ligação e a continuidade territorial e funcional da cidade, enquanto se constituem e consolidam laços sociais relacionados com os palcos das várias manifestações que contribuem para a qualidade de vida.*” (Câmara Municipal de Lisboa, 2015).

Os espaços públicos são vitais para a cidade, conferem-lhes identidade e apresentam uma grande relevância, no que diz respeito, à cultura e à sociedade. Estes espaços congregam diversas funções e utilizadores, o que evidencia o carácter multifuncional e multigeracional dos espaços públicos.

Quando não são prestadas as devidas atenções aos espaços públicos e não são adotadas medidas para a sua reativação, os efeitos que poderão surgir são a:

- Diminuição da capacidade atrativa dos espaços públicos;
- Perda de identidade e de apropriação do espaço por parte da população;
- Falta de manutenção dos espaços, como: a limpeza das ruas, o cuidado com o mobiliário urbano, a manutenção dos espaços verdes, entre outros;
- Segregação territorial destes espaços tanto do ponto de vista da acessibilidade, da economia como social e cultural.

O quadro 3 apresenta uma **metodologia de diagnóstico de valores identitários** que se pode traduzir numa análise aos espaços públicos e na procura de respostas tendo em conta os pontos determinantes para a definição de bons espaços públicos. Esta metodologia apresenta semelhanças com a metodologia aplicada pela organização *Project for Public Spaces*, uma vez que o diagnóstico é feito através de quatro atributos-chave: acessos e ligações, conforto e imagem, usos e atividades e sociabilidade.

QUADRO 2 - METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO DE VALORES IDENTITÁRIOS	
<b>Acessos e ligações - É acessível e bem ligado a outros lugares?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pode-se avistar o lugar à distância e tem-se uma visão larga a partir dele?</li> <li>• Tem boas vistas - contemplar - ver (verdes, pessoas, mar, movimento)?</li> <li>• Há uma ligação fácil entre o espaço e edifícios adjacentes?</li> <li>• Os passeios têm ligação fácil-contínua a áreas adjacentes?</li> <li>• Há opções variadas para chegar ou sair (carro, autocarro, metro, bicicleta)?</li> </ul>
<b>Conforto e imagem - É confortável e projecta boa imagem ?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualidade funcional (andar, estar, sentar, falar)?</li> <li>• O espaço causa uma boa impressão? Há motivos a fotografar?</li> <li>• Há espaços suficientes para sentar à sombra, ao sol?</li> <li>• A área parece segura? Terá vigilância regular?</li> <li>• Os peões dominam os veículos no uso do espaço, ou o inverso?</li> </ul>
<b>Usos e actividades - É atractivo para as actividades das pessoas?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Há pessoas usando o espaço ou está vazio?</li> <li>• É usado por pessoas de várias idades, sexos, culturas, deficientes?</li> <li>• Há vários tipos de actividades a decorrer?</li> <li>• Pode-se identificar alguém responsável presente ou acessível?</li> <li>• Há conflitos de uso (cargas-descargas, limpeza, venda ambulante, 'graffiti')?</li> </ul>
<b>Socialização e significados - É sociável, as pessoas encontram-se, identificam significados?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Há pessoas em grupos, sorrindo, falando uns com os outros, cumprimentam-se?</li> <li>• Existem sinais de memórias compreensíveis (monumentos, árvores, narrativas)?</li> <li>• Podem-se identificar pessoas diferentes que usarão o espaço com frequência?</li> <li>• Há vivências sociais (festas, jogos, quiosques, cafés) e sítios de interacção?</li> <li>• Há uma visão de futuro, ou orgulho da comunidade, partilhado com o visitante?</li> </ul>

Quadro 3 – Metodologia de diagnóstico de valores identitários (Brandão, 2008)

Do ponto de vista qualitativo esta **metodologia** poderá ser aplicada para a **identificação de espaços públicos que necessitam de uma intervenção urgente**, através da identificação dos pontos fortes e fracos de um determinado espaço e a sua sistematização numa matriz SWOT.

Para uma avaliação e identificação mais rigorosa, surge a necessidade de agregar indicadores quantitativos e, para tal, o Programa “*Uma Praça em cada Bairro*” fornece-nos essas **ferramentas**, nomeadamente a metodologia do PPS.

No âmbito do programa “*Uma Praça em cada Bairro*” realizado pela Câmara Municipal de Lisboa, a definição e a análise das centralidades compreendeu diversas fases. A primeira, com o apoio de ferramentas **SIG**, permitiu a **classificação das áreas** “*(...) em função população residente, da existência de frentes de comércio, dos pontos de sociabilidade, edifícios classificados e equipamentos colectivos.*”. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015). Através da análise cartográfica foi possível observar as concentrações decorrentes das informações recolhidas em determinadas áreas, o que se associou a um indicador de centralidade.

A segunda fase correspondeu à aplicação da **metodologia do PPS** (utilizada para a classificação das centralidades) na recolha de **indicadores** e na posterior análise com a utilização de ferramentas SIG:

- Densidade populacional;
- Dimensão média da família;
- Estabelecimentos comerciais;
- Espaços verdes;
- Edifícios classificados;
- Equipamentos coletivos;
- Vias e nós viários.

As áreas que se destacaram foram analisadas pormenorizadamente, de forma a encontrar jardins, praças, largos que traduzissem uma centralidade. Posteriormente, foram cruzadas com os bairros (anteriormente definidos), de modo a que **as centralidades correspondessem a um bairro**.

A fase seguinte correspondeu à identificação de espaços que constituíssem como centralidades potenciais e em função dos projetos que fossem concretizáveis num

horizonte temporal de médio prazo. Este processo resultou na identificação de 130 locais significantes “(...) *a partir dos quais se encetou um trabalho de compatibilização com estudos já elaborados e a articulação com as Unidades de Intervenção Territorial e outros serviços municipais estabilizando num total de **149 centralidades**, sendo que 132 eram centralidades existentes e 17 foram consideradas potenciais.*” (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

<i>Bairros</i>	<i>Centralidades</i>
<i>Bairro de Alvalade</i>	Avenida da Igreja
<i>Estados Unidos da América</i>	Cruzamento Estados Unidos da América
<i>Arco do Cego</i>	Praça de Londres
<i>Areiro</i>	Avenida de Roma
<i>Avenida de Roma</i>	Avenida de Roma
<i>Bairro dos Atores</i>	Alameda D. Afonso Henriques
<i>Olaia</i>	Rotunda das Olaia
<i>Arroios</i>	Praça do Chile
<i>Avenidas Novas</i>	Campo Pequeno Saldanha

Quadro 4 – Exemplo das centralidades associadas a um bairro  
(Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Após a identificação e a análise das 149 centralidades, procedeu-se à análise da acessibilidade pedonal “(...) *recorrendo para isso ao desenho em cartografia de um buffer de 500 metros em torno de cada uma delas (equivalente a uma viagem a pé de cerca de 15 minutos), permitiu concluir que a cidade ficará bem servida de espaços públicos.*”, visível na figura 17. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)



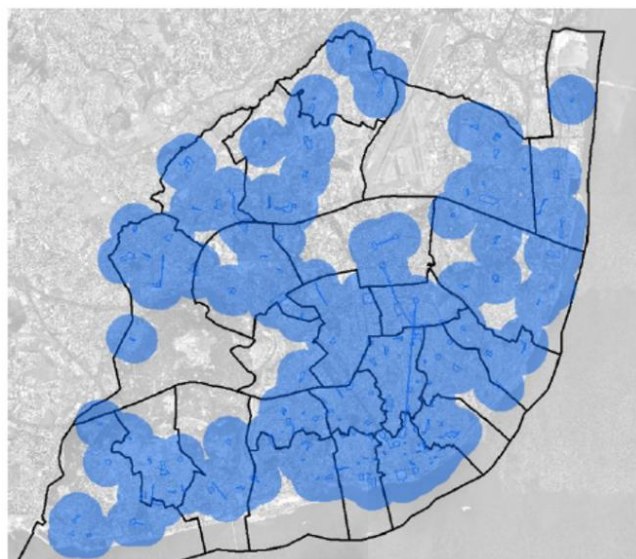


Figura 17 - Potencial acessibilidade pedonal das centralidades  
(Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

A fase seguinte correspondeu à identificação das praças prioritárias, com o apoio dos executivos das juntas de freguesia. Foram definidas 30 centralidades prioritárias, onde foi elaborada uma caracterização mais profunda das centralidades através da análise cartográfica, da sistematização em SWOT e da elaboração de propostas de intervenção.

### 3.2. Critérios de qualidade do espaço público

A **qualidade do espaço público** está ligada a diversas **caraterísticas** tais como: o conforto, a segurança, a atratividade, a multifuncionalidade, entre outros. Estas são determinantes quando se avalia um determinado espaço, porque a **observação e a análise** destes deve agregar diversos aspetos como: o desenho do espaço adequado à escala humana, a existência e diversidade de atividades económicas e culturais e a existência de mobiliário urbano confortável e adequado ao espaço e às necessidades da população.

Todos estes aspetos contribuem para o sucesso dos espaços públicos. Relativamente à organização, *Project for Public Spaces* são definidos **dez benefícios associados à criação de bons espaços públicos**. Estes interligam aspetos como: a economia local, a segurança dos peões, a intermodalidade dos transportes públicos e a proteção do ambiente. São eles, de acordo com Fernandes (2012):

- Apoiar as economias locais;

- Atrair investimento;
- Atrair Turismo;
- Promover atividades culturais;
- Encorajar o voluntariado;
- Reduzir o crime;
- Melhorar a segurança pedonal;
- Aumentar o uso de transportes públicos;
- Melhorar a qualidade de saúde pública ao melhorar a qualidade da circulação pedonal;
- Melhorar e proteger o ambiente.

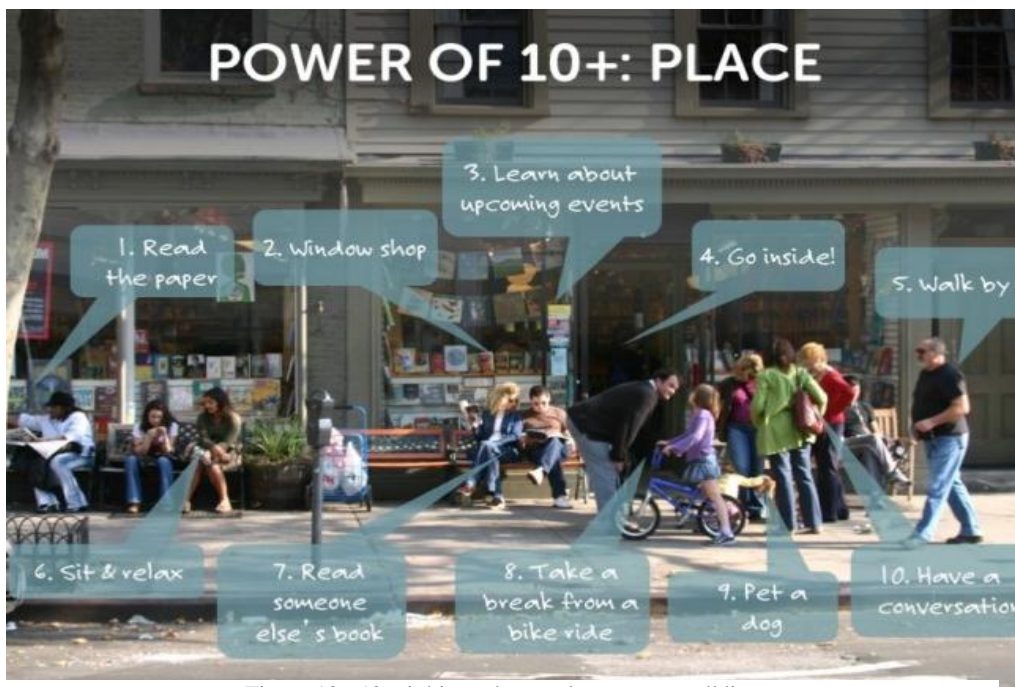


Figura 18 - 10 critérios sobre um bom espaço público  
(PPS, Project for Public Spaces, Power of 10 - Place, 2015)

A figura 18 faz referência aos **10 critérios sobre um bom espaço público** que estão ligados à possibilidade de: uma pessoa ler um livro, de ter locais para estar e sentar, de disponibilizar um espaço onde diferentes modos de deslocação convivam em harmonia e com segurança e que as atividades comerciais sejam atrativas. Portanto, quando se faz referência a bons espaços públicos é interessante perceber a ligação das componentes relacionadas com: a economia local, a mobilidade (tanto por transportes coletivos como modos suaves), a comunidade local (e não só, uma vez que se pode

incluir visitantes, turistas, trabalhadores) e o ambiente, ou seja a criação de bons espaços públicos pressupõe a criação de projetos assentes numa abordagem holística, integrada e participada (envolvimento da população e de *stakeholders* com diversas áreas científicas).

### 3.2.1. Jan Gehl

Segundo os urbanistas Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Karnaes e Britt Sternhagen Søndergaard no livro *Cidade para Pessoas* são descritos **12 critérios** que permitem avaliar um **bom espaço público** (figura 19). Estes encontram-se organizados em três grupos: **Proteção, Conforto e Agradabilidade**. (Gehl, 2013)



Figura 19 - 12 Critérios para avaliação do Espaço Público (Baratto, 2013)

1. **Proteção contra o tráfego e acidentes** – A segurança dos peões é um aspeto fundamental nas cidades. Para isso, os espaços públicos devem assegurar a proteção dos peões face ao tráfego e aos acidentes, bem como a sua segurança e receio face ao tráfego.
2. **Proteção contra o crime e a violência** – Este critério é importante porque os espaços públicos devem ser espaços com um ambiente cheio de vida, seguros para a circulação das pessoas e para a realização de **tarefas tanto diurnas como noturnas**. Neste último aspeto, é essencial que estes espaços tenham uma boa **iluminação**. É fundamental que os

espaços públicos protejam contra o crime e a violência através da criação de ambientes com vida e movimento.

3. **Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis** – Este critério remete-nos para a proteção contra: o vento, o frio/calor, a chuva/neve, a poluição sonora e atmosférica, entre outros. Neste campo, a presença de vegetação tem um papel útil tanto para o embelezamento do espaço como para a proteção da população, através da criação de sombras para os dias de calor e de refúgio nos dias com vento.
4. **Oportunidades para caminhar** – Este critério diz respeito à importância de caminhar num espaço aprazível, seguro e convidativo. A acessibilidade para toda a população, sem obstáculos, é fulcral na criação de espaços públicos inclusivos, com boas superfícies e fachadas interessantes.
5. **Oportunidades para permanecer em pé** – Este critério está ligado à criação de locais públicos agradáveis que permitam a permanência das pessoas no local, ou seja, espaços de transição para permanecer em pé.
6. **Oportunidade para sentar** – A presença de mobiliário urbano adequado permite a criação de condições de permanência num determinado espaço público. É importante a existência de bons locais para descanso, onde seja possível contemplar a vista, o sol e as pessoas.
7. **Oportunidade para observar** – Este critério está associado à contemplação da vista, ponto fulcral nos miradouros, nos jardins, nos parques, entre outros, para além de fachadas e de paisagens interessantes.
8. **Oportunidades para ouvir e conversar** – Baixo nível de ruído que permita uma conversa agradável. Para isso os espaços públicos devem providenciar mobiliário urbano adequado e confortável, uma vez que são locais de convívio e de troca de ideias entre pessoas.
9. **Oportunidades para brincar e praticar atividade física** – Oportunidades para exercitar tanto no verão como no inverno, como de dia ou de noite e que convidem as pessoas a desfrutar do espaço para a prática de atividade física, de jogos, de ginástica.

10. **Escala humana** – Este critério dá especial atenção ao espaço construído, uma vez que, os prédios e os espaços devem estar construídos à escala humana.
11. **Oportunidade para aproveitar os aspetos positivos do clima** – Este critério encontra-se ligado com o aproveitamento das caraterísticas climáticas agradáveis.
12. **Boas experiências sensoriais** – O bom *design*, a boa escolha de materiais, como a presença de árvores, plantas e água (como fontes, espelhos de água) surgem como elementos fundamentais para a criação de boas experiências.

### 3.2.2. DGTODU

Os 7 critérios definidos pela DGOTDU resultam da adaptação do livro “*O chão da cidade*” (quadro 5). Os 7 critérios englobam a avaliação do espaço público, tanto do ponto de vista do espaço público em si e das caraterísticas que devem assegurar, como da perceção da população face ao espaço público e a envolvente, adicionando aspetos ligados à sustentabilidade, identidade, acessibilidade e mobilidade.

#### *Critérios e parâmetros da qualidade do espaço público*

<i>Identidade</i>	Promove o carácter formal e os significados reconhecíveis no local
	Promove os padrões caraterísticos da cultura e do desenvolvimento local
	Promove a criação de novos elementos de diferenciação
<i>Continuidade, permeabilidade</i>	Proporciona uma boa integração no contexto e na malha urbana
	Possibilita o reconhecimento, diurno e noturno de marcos de orientação
	Estabelece uma clareza de delimitações, entre espaço público e privado
<i>Segurança, conforto, apazibilidade</i>	Promove a segurança de pessoas e bens e a relação segura peões - tráfego
	Oferece qualidade visual e relação intensa e aprazível com a envolvente
	Incorpora critérios de conforto, utilidade, ergonomia para os utentes
<i>Acessibilidade e Mobilidade</i>	Oferece facilidade de movimentação, e/ou de atravessamento e/ou ligação
	Promove a interligação dos padrões de movimentação (modos e percursos)
	Atento às expectativas e necessidades no uso do espaço, sem exclusões

<i>Diversidade e adaptabilidade</i>	Flexibilidade para adaptação a usos diversos e a possíveis mudanças futuras
	Compatibilidade com a escolha de diferentes serviços e equipamentos
	Promove a diversidade formal (natural/artificial) e alternativas de vivência
<i>Robustez e resistência</i>	Adequação às solicitações do uso e desgaste e aos elementos do clima
	Adequação à prevenção do vandalismo
	Adequação ao maior tempo útil de vida possível, diminuindo a manutenção
<i>Sustentabilidade</i>	Económica - É viável no tempo, produz valor superior ao consumido
	Ambiental - Com pouco impacto ecológico, na construção e manutenção
	Social - Corresponde às aspirações e necessidades, promove a equidade
	Cultural - Reconhecimento dos significados, com clareza e consistência

Quadro 5 - Critérios para avaliação do Espaço Público (Brandão, 2008)

Os critérios propostos por Jan Gehl dizem respeito ao espaço público e à sua conceção do ponto de vista das pessoas, já que este espaço deve estar enquadrado tanto ao nível da escala, como dos usos e da sua construção. Os critérios propostos pela DGOTDU incluem a **dimensão da sustentabilidade económica, ambiental, social e cultural**, pois a visão do espaço público deve incluir as preocupações ambientais. A introdução dos elementos verdes traz benefícios tanto para a cidade (aumento de espécies autóctones, aumento de espaços verdes na cidade, maior embelezamento da cidade) como para a população, mas também deve incluir aspetos económicos porque é fulcral perceber os custos associados à criação dos espaços públicos, à sua gestão e manutenção.

Para além disso, os critérios da DGOTDU identificam o critério da **identidade**, um ponto fulcral nos espaços públicos, uma vez que estes devem estar enquadrados com as características do local, apesar de ser possível a introdução de novos usos e de novos símbolos. Mas é essencial que a população se identifique com o local e que seja criado um sentimento de pertença, o que traduzir-se-á na proteção e na manutenção do espaço. É por isso que os espaços públicos não devem ser cópias de outros espaços, estes devem privilegiar as características locais, bem como a comunidade local.



Por fim, a DGOTDU inclui o critério **acessibilidade e mobilidade** devido à importância da ligação dos espaços públicos com os diferentes modos de transporte, bem como da promoção da deslocação em modos suaves. Portanto, este critério corresponde a um dos pilares fundamentais para as cidades sustentáveis, uma vez que cada vez mais as cidades deverão privilegiar a repartição dos diferentes modos de transporte de forma mais equilibrada.

### 3.2.3. Project for Public Spaces

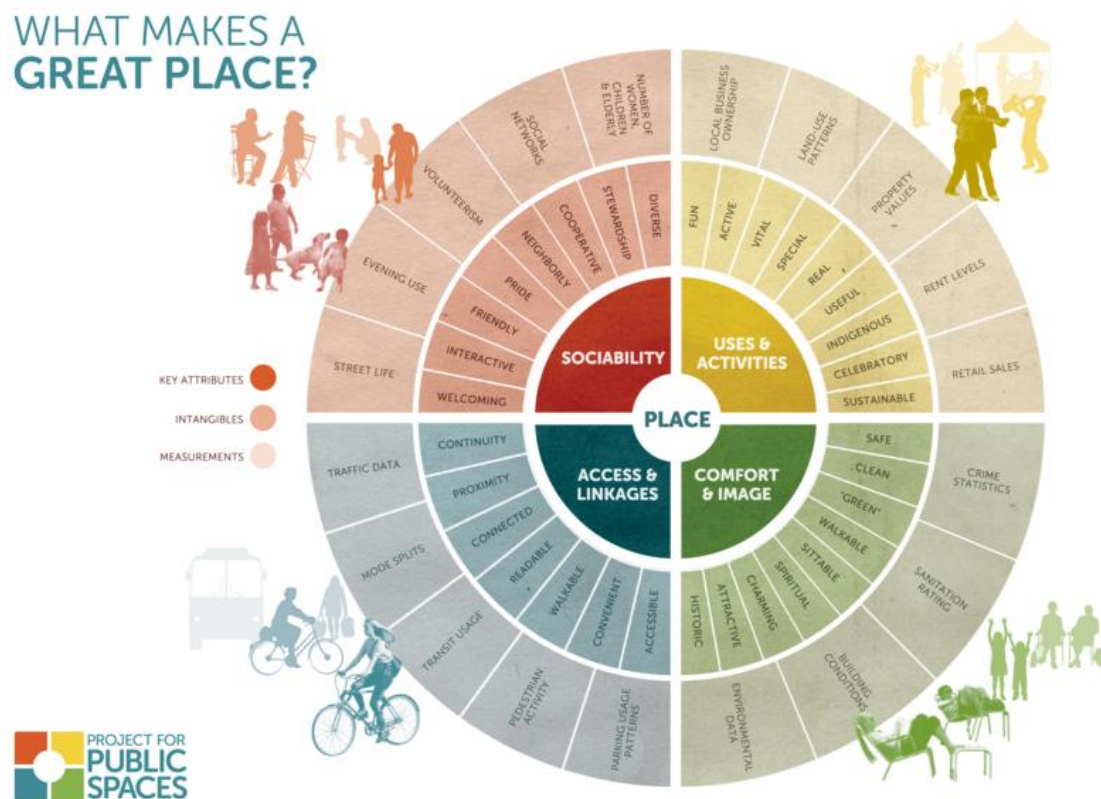


Figura 20 - What Makes a Great Place?  
 (PPS, Project for Public Spaces, What makes a successful Space?, s.d.)

A organização norte-americana *Project for Public Spaces* propõe um diagrama composto por **quatro aspetos fundamentais para o sucesso de um espaço público**, ou seja, as quatro qualidades que a organização considerou como as mais importantes para a conceção de bons espaços públicos: **sociabilidade, usos e atividades, conforto e imagem, acessos e ligações**.

Antes da observação e interpretação do diagrama (figura 20), a organização surge com uma pergunta fundamental para interpretar os espaços públicos, as suas funções e usos: **“O que atrai as pessoas?”** e a resposta é nos fornecida através da observação e da capacidade de atração de um determinado espaço público. Decorrente desta pergunta a organização define um conjunto de **pontos fulcrais para a criação de bons espaços públicos**, nomeadamente:

- Elevada proporção de pessoas em grupos;
- Proporção de mulheres superior à média, tendo em conta que as mulheres tendem a ser mais seletivas nos espaços que usam;
- Pessoas de diferentes idades, o que geralmente significa que o lugar contém várias valências para diversos períodos do dia. Por exemplo, as crianças da idade pré-escolar e os seus responsáveis podem utilizar o parque enquanto as outras pessoas estão a trabalhar, assim como os seniores e os reformados;
- Atividades variadas;
- Afeição, mediante a observação de gestos como sorrir, beijar, abraçar e cumprimentar, atendendo a que é mais raro quando os espaços públicos são problemáticos. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Portanto, os fatores determinantes para a criação de um bom espaço público estão relacionados com: as pessoas que utilizam o espaço, dando especial atenção às mulheres, às crianças e aos idosos; as atividades existentes que permitem uma maior interação social e por sua vez mais vida urbana e, por fim aspetos sensoriais e subjetivos nomeadamente: a interação entre as pessoas através de gestos.

Ao nível do diagrama para entendermos a sua dinâmica deve-se primeiro imaginar que se está numa rua, numa praça, num largo e a partir daí pode avaliar-se esse espaço de acordo com os **quatro atributos-chave: sociabilidade, usos e atividades, conforto e imagem, acessos e ligações**.

A partir destes quatro atributos pode caraterizar-se, por exemplo, uma praça de acordo com os **aspetos qualitativos** (considerados como intangíveis) descritos para cada atributo que estão na segunda coroa. Por fim, pode avaliar-se uma praça segundo **aspetos quantitativos** como a taxa de criminalidade, as condições de habitabilidade, o tráfego rodoviário, entre outros.



Em relação à **sociabilidade**, um determinado espaço público deverá ter diversas características: ser amigável, interativo, diverso do ponto de vista das pessoas que usam o espaço (mulheres, idosos, crianças), com boa vizinhança e que as pessoas se sintam bem-recebidas.

Ao nível dos **usos e das atividades**, um espaço público deve ser: ativo, vital, útil, especial e sustentável. Estes aspetos farão com que as pessoas se sintam bem a realizar uma determinada tarefa e que o espaço apresente diversas atividades.

O **conforto e a imagem** estão ligados às oportunidades que o espaço público oferece ao nível do mobiliário urbano, ou seja, oportunidades para sentar, para caminhar. A segurança e a limpeza são pontos essenciais, privilegiam-se espaços que estejam limpos, que sejam frequentados mais por mulheres do que por homens, já que as mulheres são mais seletivas e a diversidade de géneros e de idades num espaço público transmite maior sensação de segurança.

Por fim, os **acessos e as ligações** correspondem à conectividade de uma praça com a envolvente bem como a continuidade desse espaço através de fachadas interessantes que permitam que o caminhar pelas ruas seja uma atividade segura e atrativa. Para além desta continuidade do espaço, a proximidade e a acessibilidade dos espaços públicos, estes devem ser de fácil leitura e os diferentes modos de transporte devem estar bem articulados.

Esta metodologia abrange diversos aspetos que se deve observar no espaço público, uma vez que, interliga os usuários, as atividades, a conectividade do espaço e o seu conforto e imagem. Contudo, esta metodologia foca-se na utilização e nas características qualitativas e sensoriais destes espaços e não compreende a dimensão material dos espaços públicos. Enquanto que os critérios de Jan Gehl se focam nos espaços públicos e na sua conceção à escala humana, os critérios da PPS centram-se na importância de espaços atrativos tanto do ponto de vista económico como social.

#### **3.2.4. Projeto São Paulo – Centro Aberto**

A abordagem dos projetos Centro Aberto neste capítulo surge da necessidade de integrar não só organizações, mas também um projeto, onde se possa identificar a metodologia e os critérios utilizados. Este projeto estabelece uma boa ligação entre os

critérios do Jan Gehl e da organização PPS. Um facto muito importante neste projeto é a questão cultural, uma vez que os espaços públicos devem ajustar-se à realidade local e aos desejos da população. Os projetos realizados no centro da cidade de São Paulo têm como propósito transformar estruturas pré-existentes e valorizar recursos dormentes, por isso o projeto não tem como principal função construir novos espaços.

Os projetos têm como **principal objetivo ativar o espaço público**, quer seja pela renovação dos usos, quer pela diversidade de atividades. As **principais estratégias** para a ativação do espaço público são:

- Proteção e priorização dos peões e dos ciclistas, melhorar a acessibilidade e a segurança, cidade mais segura e mais humana e que respeita os peões. Maior controlo do tráfego;
- Suporte à permanência, fundamental para promover a vida e a segurança na cidade, ponto de encontro e de convívio entre as diversas idades;
- Novos usos e atividade – três tipos de estratégias: atividades culturais, comerciais e físicas.

Estas estratégias permitem que os espaços públicos se tornem atrativos, confortáveis, seguros e com identidade. Considera-se essencial que a vida urbana seja impulsionada e que a população se identifique e aproprie do espaço. Para que seja possível concretizar estes objetivos, torna-se essencial transformar o espaço público através de estratégias que permitam desencadear também resultados positivos na envolvente.

O **principal papel dos projetos Centro Aberto** consiste na articulação de políticas públicas municipais direcionadas para o espaço público, como a instalação de *wi-fi* livre, renovação da iluminação pública, incentivo à presença de artistas de rua e comida de rua, rede de bicicletas.

Um dos aspetos fundamentais neste projeto foi a avaliação das principais mudanças de comportamento ocorridas antes e durante as intervenções, o que permitiu verificar/analisar as mudanças através de: entrevistas, contagem de pessoas e de painéis interativos.

Após a implantação dos projetos piloto (descritos no subcapítulo 2.3.) procedeu-se à recolha de dados e ao levantamento de possíveis mudanças, à percepção do sucesso dos projetos e aprendizagem tanto para os técnicos como para a população em geral.

As **mudanças de comportamento** foram medidas através do **registo de atividades existente** (se houve aumento das atividades), do número de peões, das travessias fora da passadeira e adicionando **entrevistas** para entender quais eram os usos do local e a percepção sobre a segurança.

A realização do primeiro *workshop*, com a participação de departamentos municipais e convidados, permitiu identificar os problemas e possíveis soluções com os 12 critérios de qualidade (figura 21), uma vez que a metodologia aplicada é fornecida por Gehl Architects.

Um ponto interessante neste projeto foi a elaboração de uma caixa de ferramentas com os tipos de mobiliários urbanos, infraestruturas, sinalizações e instalações de apoio às atividades físicas e culturais.<sup>4</sup>

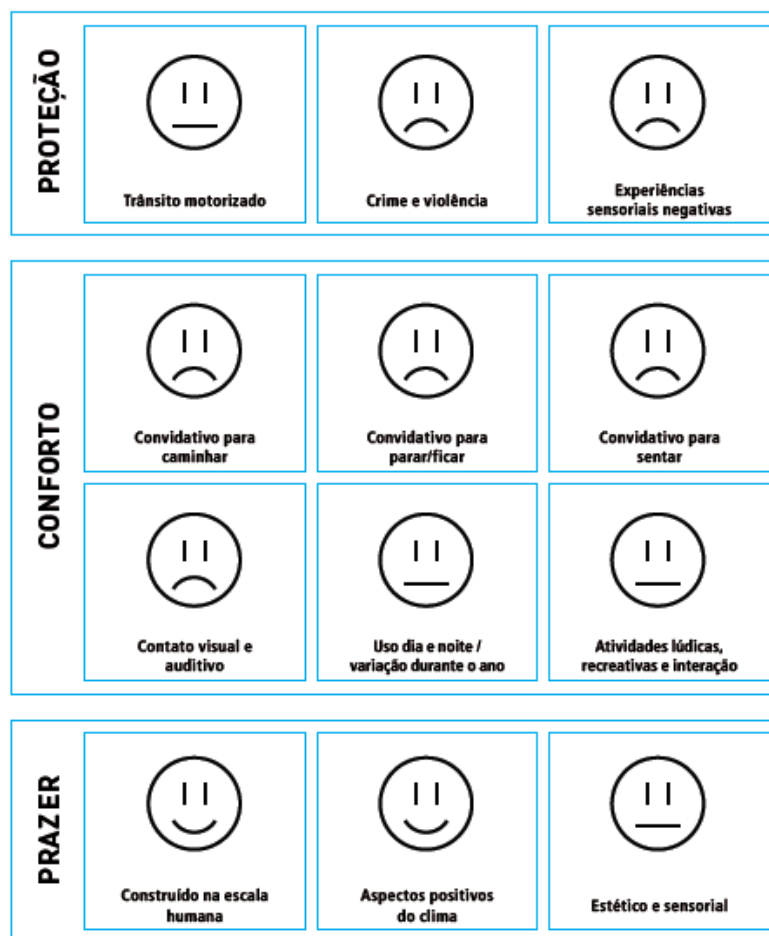


Figura 21 - 12 critérios para avaliação do espaço público (Prefeitura de São Paulo, 2014)

<sup>4</sup> Ver Anexo 1

### 3.3. Construção do painel de critérios de qualidade do espaço público para Lisboa

A leitura e compreensão dos critérios desenvolvidos no subcapítulo 3.2. contribuiu para a definição do painel de critérios de qualidade do espaço público a adotar para a cidade de Lisboa e, se possível para qualquer cidade.

Numa primeira abordagem, os **critérios-base** utilizados para a elaboração do painel foram os 12 critérios de **Jan Gehl**, uma vez que permitem **caraterizar o espaço público** do ponto de vista da qualidade:

- do mobiliário urbano;
- do espaço destinado aos peões;
- do espaço envolvente;
- do desenho do espaço público;
- e das experiências sensoriais, ou seja, da perceção das pessoas tanto do ponto de vista da segurança, como do conforto e da escala.

A escolha desta base de critérios permite que seja feita uma avaliação rigorosa dos principais pontos que caraterizam um espaço público. Portanto, torna-se essencial que a avaliação se interligue com as caraterísticas do espaço como: o conforto, a segurança, a atratividade, a acessibilidade, a multifuncionalidade, a capacidade de apropriação e de gestão, entre outros.

Como já foi anteriormente referido no capítulo 2, a **boa qualidade do espaço público** deve ser assegurada por um conjunto de sistemas, estruturas e elementos, tais como: infraestruturas rodoviárias, sistemas de comunicação urbana (elementos de orientação, informação, direção, identificação, reguladores e ornamentais), elementos de iluminação, elementos naturais e equipamentos e mobiliário urbano. Os critérios de Jan Gehl avaliam estas estruturas que caraterizam um bom espaço público e também integram a dimensão sensorial.

Portanto, o espaço público será avaliado de acordo com **5 critérios: proteção, conforto, agradabilidade, diversidade de usos e atividades, acessibilidade e mobilidade** (quadro 6). Os critérios de **proteção** irão abranger tanto a segurança dos peões como a permanência das pessoas no espaço público, porque é sem dúvida, uma

das formas de diminuir a criminalidade e a violência, através da utilização do espaço público por mais pessoas e em diversas faixas etárias.

O segundo critério é o **conforto**, critério determinante para avaliar as oportunidades de caminhar, de estar em pé, de sentar, ver, ouvir, conversar e brincar. Este critério está intimamente ligado à qualidade do mobiliário urbano, do espaço destinado para os peões e do espaço envolvente, uma vez que os espaços públicos devem assegurar locais onde seja possível sentar-se, conversar, observar tanto uma praça como um largo e o seu espaço envolvente.

O terceiro critério, a **agradabilidade** está ligada a dimensão sensorial dos espaços públicos, este ponto foca-se na escala, no aproveitamento das características climáticas favoráveis e também inclui o bom design, a presença de árvores, de plantas e de água como elementos importantes para a componente cénica dos espaços públicos.

Para tornar este painel mais robusto agregou-se uma das componentes dos critérios definidos pela PPS, nomeadamente os **usos e atividades** a serem realizados num determinado espaço público e a **acessibilidade e mobilidade**. O critério **usos e atividades**, tanto pode ser interpretado do ponto de vista qualitativo, através da perceção das atividades desenvolvidas e da sua diversidade, como do ponto de vista quantitativo que será traduzido pelo registo de atividades (método aplicado no Projeto Centro Aberto). O registo poderá ser feito através de uma lista pré-definida com as atividades mais comuns num espaço público.

O segundo critério, a **acessibilidade e a mobilidade**, diz respeito às ligações de uma determinada praça à restante cidade, dado que é essencial promover a intermodalidade dos transportes e a deslocação em modos suaves, torna-se urgente integrar este aspeto na avaliação do espaço público. Este aspeto é abordado pela DGOTDU com o parâmetro de continuidade e permeabilidade, onde deve haver uma boa integração do espaço público na malha urbana e pelo parâmetro acessibilidade/mobilidade através da facilidade de movimentação, de atravessamento e/ou de ligação, bem como da atenção às expectativas e necessidades no uso do espaço, sem exclusões.

Os critérios quantitativos apresentados no painel (quadro 7) resultam do cruzamento de informação desenvolvida no subcapítulo 3.2., mais concretamente dos indicadores propostos pela PPS e pelo Projeto Centro Aberto. Os indicadores

desenvolvidos permitirão uma comparação antes e após as intervenções, a leitura de um determinado espaço público será mais rica e permitirá retirar conclusões preciosas para a determinação do grau de sucesso de um projeto e possíveis correções/sugestões para próximos projetos de requalificação do espaço público. Os espaços públicos serão avaliados de acordo com **três critérios: proteção, diversidade de usos e atividades, acessibilidade e mobilidade**. A recolha da informação para esta etapa deverá ser feita através da contagem de peões, tanto para avaliar a proteção dos peões como a permanência dos mesmos nos espaços públicos.

Futuramente, o painel poderá agregar critérios e/ou indicadores específicos para um determinado projeto, uma vez que os projetos em espaço público poderão definir objetivos específicos e para tal é necessária uma adequação perfeita entre os objetivos e os critérios.

Contudo, no presente trabalho será apresentado somente um **painel geral de critérios**, mas esta possibilidade ficará disponível para trabalhos futuros.

A aplicação do painel de indicadores implica que haja uma **gestão de proximidade**, isto é, uma **constante monitorização das áreas intervencionadas** o que permitirá uma verificação e a avaliação contínua das alterações de usos e atividades num determinado espaço público bem como da perceção das pessoas.

Esta sugestão decorre do exemplo do *Projeto Centro Aberto*, onde um dos pontos enriquecedores do projeto é a gestão de proximidade, uma vez que os responsáveis pela recolha de informação também auxiliam e informam os usuários em relação à intervenção, cuidam do espaço e organizam as equipas envolvidas no projeto. Este método de trabalho poderá ser aplicado nas intervenções a serem realizadas pelo Programa “*Uma Praça em cada Bairro*” o que permitirá um acompanhamento nas diversas etapas do projeto (antes, durante e após) e poderá ser aplicado especialmente nas áreas que compõem o eixo estruturante do programa, uma vez que permitirá reforçar a importância das intervenções neste eixo e servirá de inspiração para as restantes intervenções.

Para tornar a avaliação da qualidade do espaço público mais rigorosa e com uma maior abordagem decidiu-se adicionar um **inquérito** como forma de avaliar a perceção das pessoas e dos comerciantes face às alterações, ou seja, para além do preenchimento

das tabelas com os critérios, a análise será complementada com um inquérito que permitirá registar as principais atividades desenvolvidas pela população e os pontos fortes após a conclusão das intervenções.

CRITÉRIOS		PARÂMETROS	1	2	3	4	5
PROTEÇÃO	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões					
		Nível de receio face ao tráfego					
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo					
		Iluminação					
		Sensação diurna					
		Sensação noturna					
	Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis	Grau de limpeza					
		Nível de poluição (sonora, atmosférica)					
CONFORTO	Oportunidades para caminhar	Espaços para caminhar com boas superfícies					
		Ausência de obstáculos					
		Acessível a todos					
	Oportunidades para permanecer em pé	Apoio para as pessoas permanecerem em pé					
		Espaços atraentes					
	Oportunidades para se sentar	Espaços para sentar (qualidade, quantidade, manutenção)					
	Oportunidades para observar	Vistas obstruídas e interessantes					
	Oportunidades para ouvir e conversar	Espaços para estar (qualidade, quantidade, manutenção)					
		Nível de ruído					
AGRADABILIDADE	Escala	Edifícios e espaços de acordo com a escala humana					
	Oportunidades para aproveitar aspetos positivos do clima	Design e projeto					
		Elementos verdes e presença de água					
	Experiências sensoriais positivas	Existência de sombras					
DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)					
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano					
	Atividades físicas	Equipamento existente (qualidade, quantidade, manutenção)					
	Fachadas	Interessantes, atrativas e diversas					
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade					



	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão					
	Acessos aos transportes públicos	Legibilidade, Acessibilidade, Conetividade					
	Coexistência de diversos modos de transporte	Fluxo, Acessibilidade, Conetividade					

Quadro 6 – Pannel de critérios qualitativos para avaliação do espaço público (Elaboração própria)

<i>CRITÉRIOS</i>		<i>PARÂMETROS</i>	<i>INDICADORES</i>	<i>Valores</i>
<b>PROTECÇÃO</b>	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões	N.º Travessias fora da passadeira	
			N.º de travessias por hora	
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo	Percentagem de peões	
			Permanência média das pessoas por hora	
<b>DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES</b>	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)	N.º de estabelecimentos comerciais ao nível do rés-do-chão	
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	N.º de eventos culturais	
	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade	Percentagem de peões	
<b>ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE</b>	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão	Percentagem de ciclistas	

Quadro 7 – Pannel de critérios quantitativos para avaliação do espaço público (Elaboração própria)

**Inquérito para avaliação das transformações ocorridas na Praça \_\_\_\_\_**

**“Uma Praça em cada Bairro”**

**N.º do inquérito:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Hora:** \_\_\_\_:\_\_\_\_

**Caraterização do entrevistado:**

**1. Faixa etária:**

Menos de 18 anos ☐ 18 – 30 anos ☐ 30 – 50 anos ☐ 50 – 70 anos ☐ + 70 anos ☐

**2. Sexo:** Feminino ☐ Masculino ☐

**3. Situação Profissional:**

Estudante ☐ Empregado ☐ Desempregado ☐ Reformado ☐

**4. Local de residência:** \_\_\_\_\_

**Atividades desenvolvidas:**

**5. Quais as atividades que realiza neste local:**

Sentado ☐ A conversar ☐ A ler ☐ A comer ☐ À espera do autocarro ☐

**6. Frequenta este espaço durante:**

Dias úteis ☐ Fins de semana ☐

**7. Como se desloca para a Praça:**

A pé ☐ De bicicleta ☐

De transportes públicos ☐ , se sim quais \_\_\_\_\_

De automóvel ☐

**Avaliação do projeto:**

**8. 3 aspetos negativos antes da intervenção:**

\_\_\_\_\_

**9. 3 aspetos positivos depois da intervenção:**

\_\_\_\_\_

**10. Para além das intervenções ocorridas, o que espera ver realizado:**

\_\_\_\_\_

**11. De 0 a 10 qual é a avaliação para a Praça:** \_\_\_\_\_

**Específico para os comerciantes:**

**12. A intervenção teve um reflexo positivo nas vendas:**

\_\_\_\_\_

## 4. Lisboa:

### “Uma Praça em cada Bairro”

A **requalificação do espaço público** pode ser vista como uma âncora para a regeneração urbana, para a fixação da população e para a melhoria da qualidade de vida. Neste sentido, a intervenção sobre o espaço urbano deve não só integrar a componente material (como a realização de obras) mas também deve incluir a componente imaterial como a apropriação multicultural do espaço, visto que a heterogeneidade cultural é um ponto importante no desenvolvimento de uma cidade coesa tanto do ponto vista económico como social e cultural. (Portugal, 2004)

Segundo Isabel Guerra *“A intervenção sobre o espaço é tanto mais positiva quanto a mesma acção integrar em simultâneo as diferentes esferas: a requalificação do espaço, a formação profissional, a apropriação multicultural do espaço, a criação de emprego, etc., por isso emergem conceitos novos tentando traduzir essa integração e territorialização das esferas de vida social: desenvolvimento social urbano, desenvolvimento integrado, desenvolvimento participado, etc.”* (Guerra, 2007). Esta afirmação demonstra a importância de uma abordagem integrada no desenvolvimento de espaços públicos com qualidade, que correspondam aos objetivos definidos pelas cidades e que se adequem às características e às necessidades locais.

#### 4.1. Descrição do Programa

##### 4.1.1. Objetivos

O programa *“Uma Praça em cada Bairro”* tem como finalidade valorizar a identidade de Lisboa, como uma **Cidade de Bairros** (sendo um dos eixos do programa do governo da cidade de Lisboa 2013/2017), ou seja, pretende-se que, a partir de uma praça, de um largo, de uma rua se desenvolvam espaços de convívio e pontos de encontro onde se concentram atividades, emprego e, para tal, que se criem espaços públicos de excelência.

A **visão estratégica** definida para o programa “*Uma Praça em cada Bairro*”, pretende promover a cidade de Lisboa como uma cidade sustentável, melhorando a qualidade dos espaços públicos através da redução do número de veículos, do incentivo ao uso dos transportes coletivos e da deslocação em modos suaves. Também se pretende desenvolver uma cidade inclusiva onde o espaço público possa ser utilizado por todas as pessoas e os diferentes modos de transporte possam coexistir de forma confortável e segura.

A elaboração deste programa conta com a colaboração de 24 freguesias para desenvolver espaços públicos de qualidade, interligando as temáticas: economia, transportes, sociedade e ambiente (objetivos descritos na figura 22).

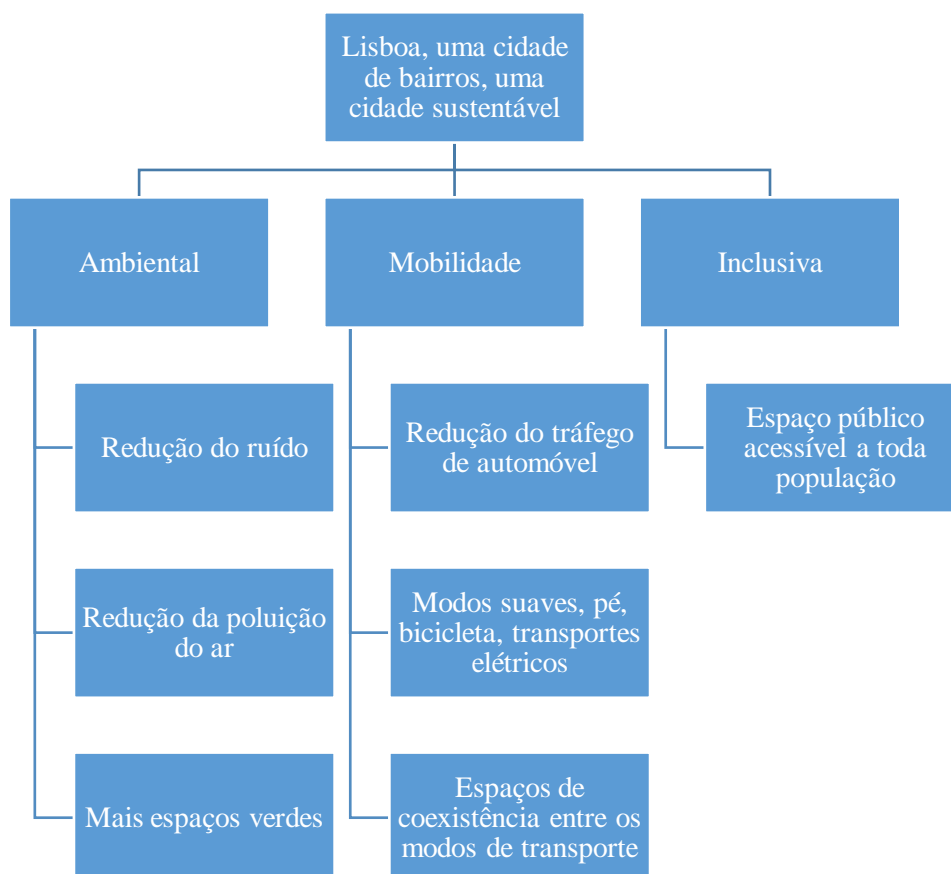


Figura 22 – Objetivos para Lisboa, uma cidade de bairros  
(Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Segundo Manuel Salgado, vereador da Câmara Municipal de Lisboa, é importante a valorização da cidade de Lisboa como uma cidade de bairros e, para que se concretize esta visão, é necessário promover um **mix de residência, emprego e comércio** bem como reforçar os equipamentos coletivos e adaptar os espaços públicos, como espaços de cidadania. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Segundo o Relatório Metodológico do programa “*A proposta de intervenção consiste na **requalificação de cada uma destas microcentralidades** aumentando as áreas de estar ao ar livre tornando-as mais confortáveis e seguras – alargando passeios, instalando esplanadas, plantando árvores, criando sombras, reintroduzindo a água como elemento da paisagem urbana, atenuando o impacto do tráfego automóvel, – mas igualmente **incentivando a instalação de comércio e equipamentos colectivos de proximidade.***” (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

O Programa “*Uma Praça em cada Bairro*” tem como principais **objetivos**:

- Melhorar a qualidade do espaço público;
- Aumentar o espaço destinado para os peões e por sua vez organizar o trânsito automóvel;
- Privilegiar a deslocação em modos suaves (a pé e de bicicleta) bem como a deslocação em transportes públicos;
- Promover a apropriação dos espaços públicos, fomentado o sentimento de identidade e pertença dos espaços públicos, desenvolvendo uma convivência social nos espaços públicos.

Para além da perceção destes objetivos, é importante enquadrar os **conceitos** utilizados no projeto, nomeadamente: Bairro, Centralidade e Espaço Público, sendo que o último conceito foi abordado no Capítulo 2.

**Bairro** – A definição do conceito de bairros é algo impreciso e discutível, uma vez que não tem uma delimitação territorial precisa. Contudo, a sua delimitação poderá ser feita através do consenso entre os habitantes nesse local e os que residem fora dele. Para a delimitação dos bairros foi considerada a evolução histórica de Lisboa e a sua evolução administrativa; inseriu-se os bairros como subdivisão das freguesias da cidade “(...) *prevalecendo os pressupostos históricos e morfológicos, o que implicou que alguns bairros possam pertencer a mais que uma freguesia*”. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

**Centralidade** – As centralidades constituem pontos de importância a nível local. São pontos de atração que polarizam pessoas, atividades, veículos, capitais e mercadorias, dado que são zonas de abastecimento diário. Um dos fatores determinantes para a definição de uma centralidade é a acessibilidade, ou seja, a forma como as pessoas se deslocam para um dado espaço quer seja a pé, de bicicleta ou através de

transportes públicos, sendo que a acessibilidade deverá ser assegurada para os residentes, mas também para os visitantes, trabalhadores e estudantes.

A intervenção nas centralidades tem como objetivos:

- **Melhorar as acessibilidades e a circulação pedonal**, sendo necessário desenvolver uma rede pedonal contínua segura, eficaz, multifuncional e de acesso universal. Este objetivo permitirá desenvolver uma cidade sem barreiras, uma cidade para todas as pessoas;
- **Promover a multifuncionalidade** dos espaços públicos, através da diversidade de comércio e serviços, o que permitirá aumentar a interação entre as pessoas;
- **Promover a deslocação em modos suaves** através da promoção da deslocação a bicicleta através da criação de mais ciclovias e da utilização de transportes coletivos;
- **Articular com o Plano de Acessibilidade Pedonal e a Estratégia da Câmara Municipal**, promover a acessibilidade nos próximos 5 anos.

#### 4.1.2. Metodologia

A elaboração da metodologia do programa “*Uma Praça em cada Bairro*” teve como **inspirações**, exemplos de referência de intervenção em espaço público como: o *Plaza Program* (New York), o *Projeto Centro Aberto* (São Paulo) e a metodologia desenvolvida pela organização *Project for Public Spaces*.

Os critérios referentes ao *Project for Public Spaces* (descritos no capítulo 3.2.3.), colocam uma pergunta importante: “O que atrai as pessoas?” e a resposta é obtida através da observação, da sua capacidade de atração e da interpretação do espaço de acordo com os atributos disponíveis na figura 23.

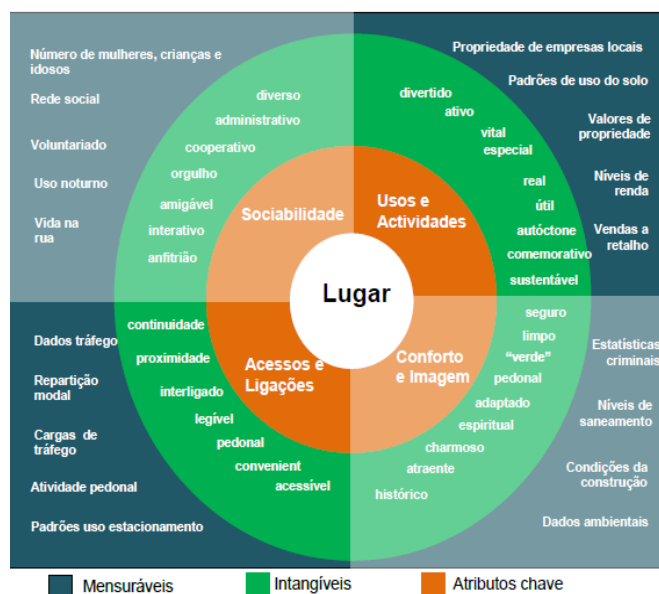


Figura 23 – Diagrama Project for Public Spaces (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Ao nível do **Plaza Program**, desenvolvido na cidade de New York, consiste num programa de revitalização e renovação dos espaços públicos, onde as entidades sem fins lucrativos candidatam os seus projetos e a prioridade é dada para os locais mais desfavorecidos. É dada especial importância aos **grupos comunitários** porque são estes que utilizam, mantêm e fazem a gestão do espaço. Este programa tem como pressupostos **criar praças de bairro em toda a cidade**, onde os espaços subutilizados passam a ser espaços públicos vibrantes e o acesso a pé a um espaço público deve ser de 15 minutos. (New York City, 2016)

Por fim, o projeto **Centro Aberto**, na cidade de São Paulo, (capítulo 3.2.4.) consiste num programa de reativação do espaço público, centrado na melhoria das condições de permanência no espaço público, na melhoria da segurança dos peões e dos ciclistas e na maior diversidade de atividades económicas, culturais e físicas.

No caso do programa “*Uma Praça em cada Bairro*” a metodologia aplicada encontra-se definida em 3 fases. A **primeira fase** (figura 24) dedicada à análise programática que compreendeu a análise urbana tanto através de cartografia histórica como de indicadores de desenvolvimento urbano, o que permitiu delimitar os bairros e as 30

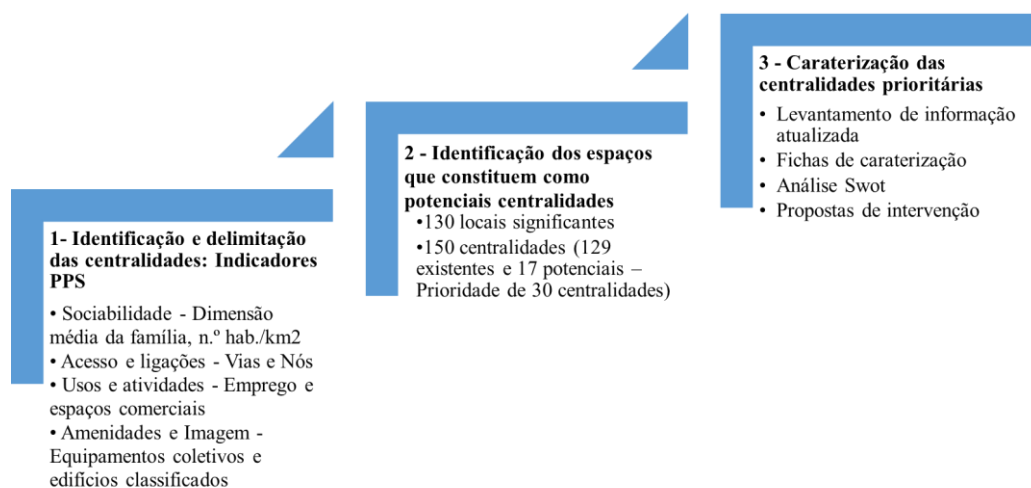


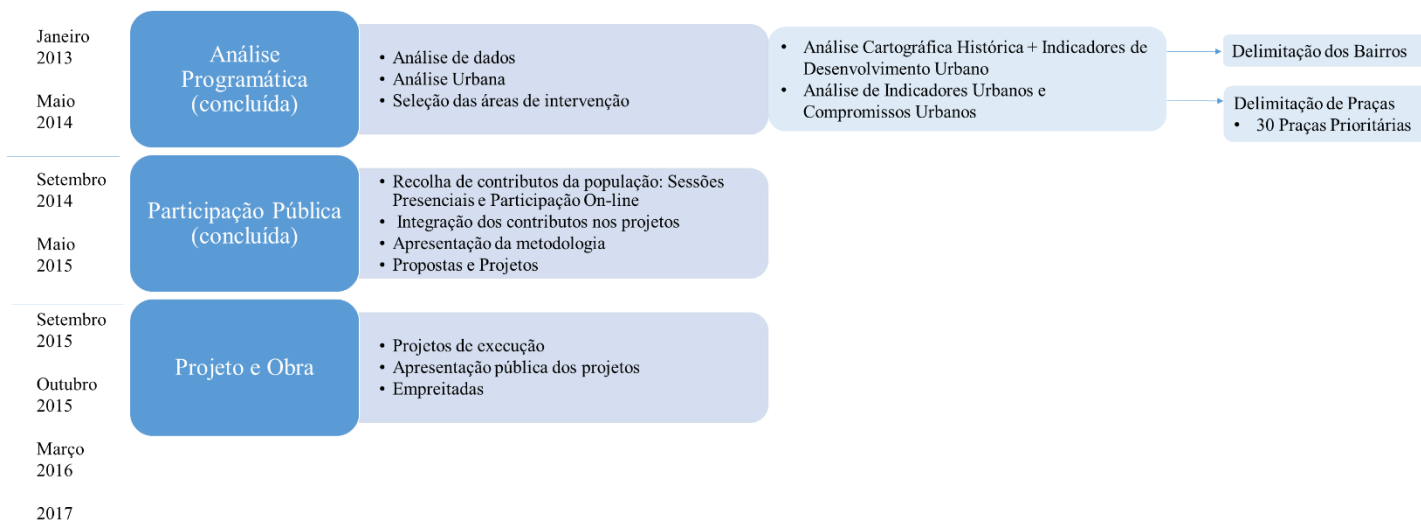
Figura 24 – Metodologia aplicada na 1ª Fase (adaptado) (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

prioritárias.

pra  
ças

A **identificação e delimitação de centralidades** na cidade de Lisboa foi feita através da utilização de diversos indicadores de caracterização (baseados na metodologia da PPS) como a densidade populacional, a dimensão média da família, as frentes de comércio, os pontos de sociabilidade, os edifícios classificados, os equipamentos coletivos, as vias e nós viários que posteriormente foram analisados através de um SIG (Sistema de Informação Geográfica). De seguida, as áreas que se destacavam foram sujeitas a uma análise pormenorizada na qual se procuravam jardins, praças, largos e ruas que traduzissem uma centralidade, realizou-se “*o cruzamento com os bairros anteriormente delimitados, de modo a que as centralidades fossem associadas a um bairro.*” (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

A **segunda fase** foi dedicada à **participação pública**, onde foi essencial recolher



os contributos da população para que fosse possível incluir os contributos no projeto. É nesta fase que é feita a apresentação da metodologia bem como das propostas e dos projetos.

A fase de **projeto e de obra** é a última fase que corresponde à apresentação

Figura 25 – 3 fase do Projeto - Metodologia (adaptado)  
(Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

pública dos projetos e ao lançamento das empreitadas que iniciará ainda este ano.



## 4.2. Caso de estudo: Picoas e Saldanha

A escolha da Praça Duque de Saldanha e de Picoas para a aplicação dos critérios para a avaliação da qualidade do espaço público decorre da importância desta área no âmbito do programa. Esta área faz parte do eixo estruturante do projeto, nomeadamente Marquês de Pombal-Entrecampos e, para tal, surge a necessidade de aplicar os indicadores para a avaliação das transformações em espaço público.

A Praça Duque de Saldanha e de Picoas apresentam-se como espaços de charneira entre as freguesias das Avenidas Novas e de Arroios e constituem-se como eixos estruturantes no âmbito do Programa “*Uma Praça em cada Bairro*”. Ambas são caracterizadas pela forte presença de funções terciárias e do comércio.

Picoas e a Praça Duque de Saldanha apresentam **pontos fortes**, como a **elevada concentração de funções terciárias**, a existência de uma **boa rede de transportes públicos** (proximidade com a estação ferroviária de Entrecampos, ligação com as linhas de metro – Picoas, Saldanha, ligação com a rede da Carris), a boa localização desta área face à envolvente e o **elevado potencial da transformação do local** para um espaço com qualidade e exemplo de boas práticas em espaço público.

Os pontos fracos encontram-se associados ao **elevado tráfego automóvel** e à localização de diversas áreas para o estacionamento de automóveis, o que contribui para a redução do espaço dos peões, o que, desde já, cria um conflito de interesses pelo espaço e a poluição atmosférica e sonora que advém da utilização pouco sustentável dos automóveis. O **sentimento de insegurança** face ao tráfego automóvel e a priorização dos automóveis face aos peões (aspeto visível nos momentos de atravessamento das passeadeiras, onde o tempo é bastante limitado e apresenta como um entrave para as pessoas com mobilidade reduzida).

Após o levantamento detalhado de informações, por parte da Câmara, que suportassem as propostas, verificou-se que os **principais problemas** dizem respeito à acessibilidade, ao mobiliário urbano (bancos), ao trânsito automóvel e estacionamento, às cargas e descargas, à limpeza de ruas e jardins, aos ecopontos e aos parques infantis.

Um dos pontos fortes deste programa é o **envolvimento da população na construção das propostas** (figura 26). É essencial que a equipa técnica tenha sensibilidade para ouvir e incluir as sugestões nas propostas de intervenção, uma vez que a melhoria do espaço do público tem como um dos principais propósitos (re)criar espaços com qualidade e responder às necessidades da população.



Figura 26 - Convite para a sessão de participação pública (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Numa primeira fase a informação relativa ao Programa “*Uma Praça em cada Bairro*” e a aplicação dos critérios permitirá caracterizar a situação de Picoas e da Praça Duque de Saldanha. A caracterização permitirá identificar os principais problemas das áreas selecionadas, bem como os pontos fortes e as potencialidades apresentadas, sendo fatores chave para a determinação do sucesso das intervenções definidas.

A simulação será a fase seguinte e terá como principal objetivo identificar as alterações decorrentes das intervenções em Picoas e na Praça Duque de Saldanha através da aplicação dos critérios.

A análise será feita em três abordagens diferentes, mas complementares. Primeiro uma abordagem qualitativa, com base no painel de critérios definidos no subcapítulo 3.3. e, numa segunda abordagem, serão aplicados indicadores que permitirão analisar do ponto de vista quantitativo. A aplicação dos inquéritos permitirá reforçar a análise quantitativa sobre a avaliação dos espaços públicos. Contudo, estes serão

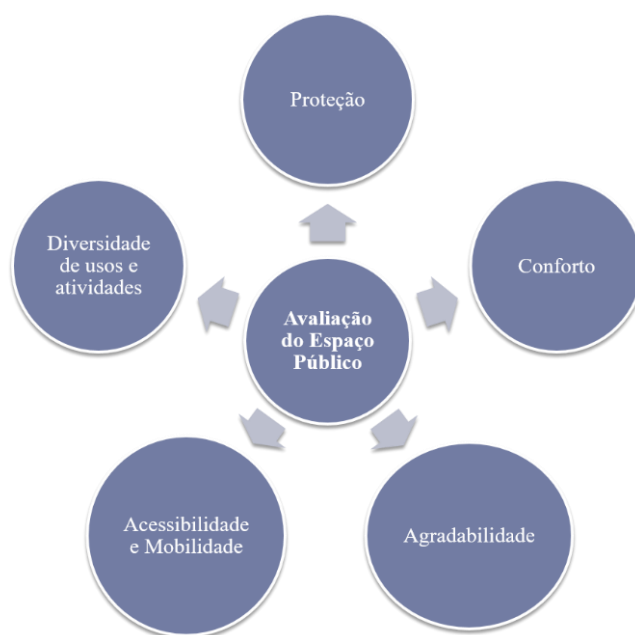


Figura 27 – Critérios para avaliação da qualidade do espaço público (Elaboração própria)

aplicados após as intervenções que apesar de estar fora do âmbito do trabalho, considerou-se importante incluí-lo.

Como já foi explicado no subcapítulo 3.3. a aplicação do painel de indicadores implica que haja uma **gestão de proximidade**, ou seja, uma **constante monitorização das áreas intervencionadas**, o que permitirá uma verificação e avaliação contínua das alterações de usos e atividades nas Praças Duque de Saldanha e em Picoas, bem como da perceção das pessoas. Para além da aplicação destes critérios será importante a constituição de um grupo de trabalho que acompanhe as transformações (durante e após) a fim de perceber quais as principais mudanças e, caso necessário melhorar, determinadas medidas.

Este grupo de trabalho não estaria somente ligado à monitorização das intervenções, mas também estaria ligado à recolha de informação que permitiria preencher o painel de critérios quantitativos e efetuar entrevistas às pessoas que utilizam o espaço, bem como, aos comerciantes com a finalidade de perceber qual o impacto das intervenções sobre as atividades económicas e o reflexo das intervenções na envolvente.

Portanto, a avaliação da qualidade dos espaços públicos na Praça Duque de Saldanha e em Picoas será feita através das seguintes ferramentas, sendo a última utilizada somente na fase pós-intervenção:

- Painel de **critérios qualitativos** para avaliação do espaço público;
- Painel de **critérios quantitativos** para avaliação do espaço público;
- Entrevistas aos usuários e comerciantes (transversal em todos os

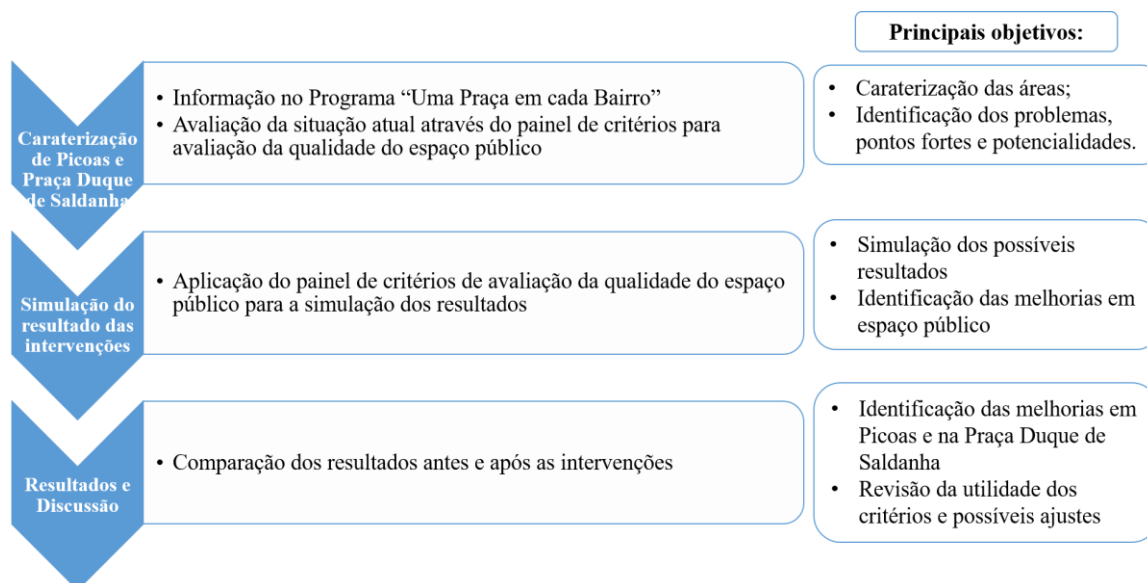


Figura 28 - Síntese da metodologia aplicada para avaliação da qualidade do espaço público  
(Elaboração própria)

parâmetros)

#### 4.2.1. Picoas

Picoas localiza-se no eixo central terciário de Lisboa, onde se concentram serviços e atividades ligadas ao setor terciário como o edifício da *PT*, o centro comercial

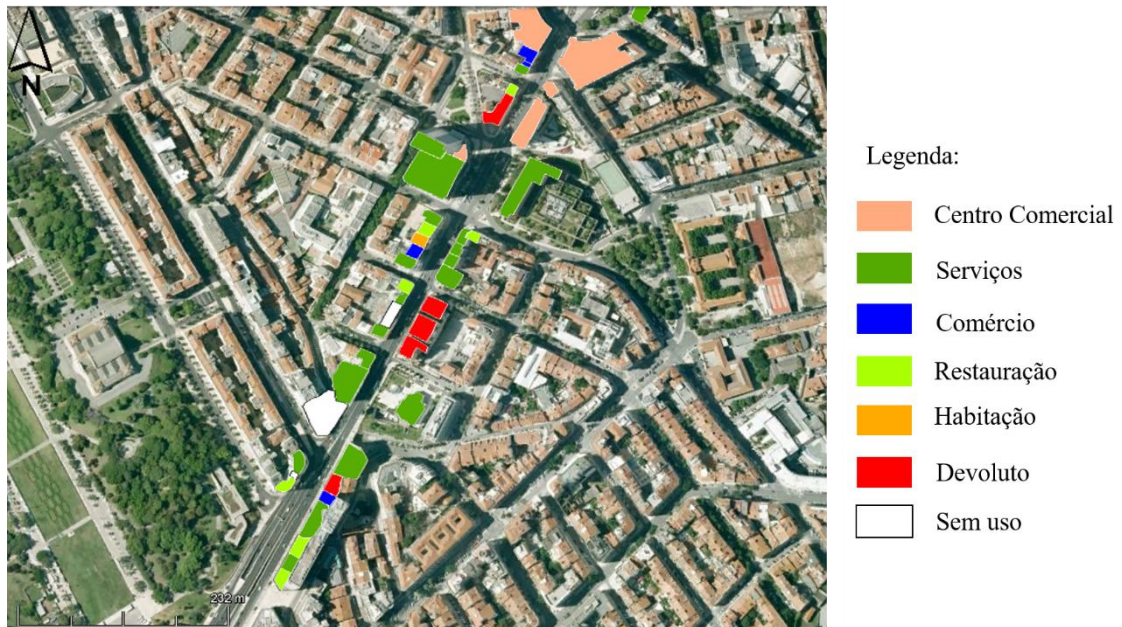


Figura 29 - Levantamento funcional (ao nível do rés-do-chão) na Avenida Fontes Pereira de Melo (Elaboração própria)

*Imaviz*, o *Hotel Sheraton*, o *Saldanha Residence*, entre outros (figura 29).

O elevado tráfego automóvel é, sem dúvida, um dos principais problemas da área, o que transmite uma sensação de corredor e de pouca vivência/interação entre os dois lados da avenida, dado que existe uma relação direta entre a convivência no espaço público e as diferentes intensidades de tráfego. (figura 8, subcapítulo 2.2.)

Ao nível das atividades económicas, verifica-se, através da figura 29, que a maioria dos edifícios ao nível do rés-do-chão encontram-se ocupados com atividades ligadas ao comércio e aos serviços. Contudo, existem alguns edifícios devolutos (como por exemplo: os edifícios que se encontram grafitados) e espaços vazios, como é o caso no gaveto da Avenida Fontes Pereira de Melo com a Avenida 5 de Outubro, do qual está prevista a construção de edifício com 17 andares. (Soares, 2015)

Os edifícios devolutos e vazios urbanos beneficiam de uma localização privilegiada, tanto no contexto da cidade como na acessibilidade a transportes públicos

e é necessário revalorizar estas áreas. Será possível que a requalificação da avenida possa desencadear uma revalorização e reabilitação urbana, de forma a gerar mais valor.

Através da aplicação dos critérios de avaliação da qualidade do espaço público<sup>5</sup> é perceptível que os principais **pontos fortes** em termos de espaço público são: o ambiente cheio de pessoas, a diversidade de atividades na avenida e a boa ligação com diversos modos de transporte.

Ao nível do critério **proteção**, o espaço apresenta como pontos positivos: a sensação de segurança tanto de dia como de noite e à iluminação existente. Os pontos fracos observados encontram-se associados ao elevado ruído, o nível de receio face ao tráfego existente visto que o elevado tráfego existente transmite uma sensação de insegurança.

Do ponto de vista do **conforto**, o espaço não oferece quaisquer condições para se sentar, estar ou permanecer em pé, salvo junto ao edifício da PT que é caracterizado pela existência de elementos verdes e de pequenos muros, o que permite que as pessoas se possam sentar. Em determinados pontos da Avenida, o espaço é pouco legível, sobretudo em frente ao *Hotel Sheraton* e o *Centro Comercial Imaviz*, onde o espaço está atualmente condicionado pelo estacionamento e não se encontra acessível a toda a população, uma vez que os passeios não se encontram rebaixados e a largura dos passeios (em determinados pontos) não proporciona uma deslocação fácil e sem obstáculos.

Ao nível do critério **agradabilidade**, o espaço oferece poucas experiências positivas, as escalas dos edifícios não estão de acordo com a escala humana, algo que na Praça Duque de Saldanha é valorizado porque torna o ambiente confortável apesar do nível de tráfego existente. A falta de sombras é um ponto negativo porque a existência de espaços verdes surge de forma pontual e encontra-se mais concentrada junto ao edifício da PT.

A **diversidade de atividades económicas** é uma mais-valia para esta área, dado que os edifícios ao nível do rés-do-chão encontram-se ocupados com atividades ligadas ao comércio e/ou aos serviços. É compreensível que o espaço não permita que se desenvolvam atividades culturais ou físicas, o mesmo só é possível em espaços mais amplos como a Praça Duque de Saldanha.

---

<sup>5</sup> Ver Anexo 2, quadro 14: painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público.

Como já foi referido esta área encontra-se bem servida de **transportes públicos** (metro, carris, táxis), o que é uma mais-valia, pois é essencial a ligação desta área com a envolvente. Contudo, a qualidade das ligações pedonais carece de melhoria, no que diz respeito à dimensão dos passeios e à existência de obstáculos que interferem na qualidade das ligações, sobretudo para as pessoas com mobilidade reduzida, crianças e idosos.

O **fundamental na requalificação em Picoas** será melhorar a qualidade das ligações pedonais tornando-as mais seguras, confortáveis e legíveis. A introdução de elementos verdes deverá ser uma preocupação, uma vez que desempenha diversas funções como o embelezamento do local, a criação de sombras e a criação de um corredor verde com posterior ligação à Praça Duque de Saldanha.

A requalificação deverá também ter em conta o conforto para os ciclistas, uma vez que se prevê a construção de uma ciclovia, que permitirá ligar com a Praça Duque de Saldanha e a Avenida Duque de Ávila. Também será importante o convívio equilibrado entre os diversos modos de transporte, assegurando uma deslocação segura, confortável e acessível.

Os **objetivos** presentes no quadro 8 têm como base a informação relativa ao programa e vão ao encontro dos problemas também identificados através da aplicação dos critérios. Considera-se essencial que a perceção dos principais problemas que interferem na qualidade do espaço público seja resolvida.

<i><b>Requalificação de Picoas</b></i>
Objetivos gerais:
Reduzir o espaço rodoviário ao canal central da Av. Fontes Pereira de Melo;
Uniformizar o espaço público;
Criar uma estrutura arbórea unificadora da Praça;
Integrar canal de mobilidade suave;
Integrar o percurso pedonal acessível entre as rotundas do Marques de Pombal e de Entrecampos;

Concentrar o seu papel de interface, através da realocização das paragens da Av. Fontes Pereira de Melo/Picoas.
Objetivos específicos, Picoas:
Reorganizar o estacionamento de motociclos junto ao edifício da Portugal Telecom
Requalificar a ligação pedonal com a Praça José Fontana e Liceu Camões
Criar 2 sentidos na Rua Tomás Ribeiro
Eliminar a via de viragem à esquerda em frente ao Fórum Picoas
Aumentar a área pedonal em frente do Fórum Picoas e Centro Comercial Imaviz
Objetivos específicos, Avenida Fontes Pereira Melo:
Criar um separador central
Criar um corredor de árvores ao longo dos passeios
Dar continuidade à ciclovia

Quadro 8 - Objetivos para a requalificação de Picoas (adaptado)  
(Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

É perceptível que em Picoas, não será feita somente a transformação do espaço pedonal, a requalificação em Picoas compreenderá também uma **transformação na circulação automóvel**, na valorização do papel de interface deste local e na ligação desta área com a envolvente que permitirá potenciar ainda mais o local, uma vez que concentra um grande número de funções e serviços.

Segundo o arquiteto Pedro Dinis, a **reorganização do trânsito** será feita através da eliminação da viragem à esquerda para a Rua Latino Coelho porque o maior fluxo de veículos é de Norte para Sul. Esta alteração estará associada a duas intervenções, uma em que a circulação na rotunda do Saldanha será mais rápida e a outra ligada à criação de dois sentidos na Rua Tomás Ribeiro. Para além disso, a circulação em frente ao Picoas Plaza na Rua Viriato será alterada de modo a manter o sentido descendente e convertendo o outro sentido numa área pedonal. (Soares, 2015)



#### 4.2.1.1. Picoas – aplicação dos critérios de qualidade do espaço público

De acordo com os objetivos definidos é possível simular resultados com a intervenção em Picoas. A avaliação da qualidade dos espaços públicos terá em conta os 5 critérios definido no subcapítulo 3.3..

A simulação irá identificar pontos fulcrais das intervenções e determinar o sucesso dos espaços públicos. Contudo, a gestão de proximidade e uma ligação equilibrada entre as componentes *hardware* (obras) e *software* (gestão do espaço por parte da população e dos técnicos) permitirá uma avaliação mais rigorosa dos processos. A constante monitorização permitirá encontrar os principais pontos positivos da requalificação e retirar conclusões importantes para as próximas intervenções.

As intervenções em Picoas terão como principais resultados a:

- Melhoria da qualidade do espaço pedonal, das condições de atravessamento através da eliminação do estacionamento de veículos (automóveis e motociclos);
- Melhoria das condições de permanência para as pessoas;
- Aumento de espaços verdes;
- Criação da pista ciclável que permitirá ligar desde Avenida Fonte Pereira Melo até à Praça Duque de Saldanha.

A partir da visualização das figuras 30 e 31 e da **aplicação dos critérios de avaliação da qualidade do espaço público**<sup>6</sup> numa situação de simulação, é perceptível a melhoria do espaço sobretudo na qualidade para os peões, visto que o espaço destinado para os peões se encontra ocupado pelo estacionamento tanto de veículos ligeiros como de motociclos.

Os critérios de conforto e de proteção são os que apresentam melhorias mais notórias: a introdução de elementos verdes permite embelezar o local, criar áreas de sombra e separar as faixas de rodagem. A criação da ciclovía e a sua ligação com a Praça Duque de Saldanha é um dos pontos fortes da requalificação, uma vez que permite a expansão da ciclovía e reforça uma das estratégias do município de Lisboa.

O aumento das atividades económicas encontra-se associado à revalorização dos espaços vazios, visto serem recursos dormentes na Avenida.

---

<sup>6</sup> Ver Anexo 2, quadro 16: painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público

As intervenções em espaço público não só trazem benefícios para a qualidade do espaço público (nomeadamente locais para estar, sentar, a organização do espaço, etc.) mas também promovem dinamismo económico do local. Um dos efeitos que se verificou na cidade de São Paulo foi a melhoria da envolvente, tanto do ponto de vista estético como da oferta de atividades. Face às intervenções realizadas é possível que os espaços que se encontram vazios possam ser ocupados, como consequência das melhorias no espaço público.

O seguinte quadro 9 sintetiza a informação relativa à aplicação dos critérios para a avaliação da qualidade do espaço público tanto do ponto de vista qualitativo como quantitativo.

<i>Requalificação em Picoas</i>				
<b>Simulação dos resultados</b>				
<b>Critérios</b>	Principais alterações			
	Avaliação (1 a 5)	Qualitativo	Quantitativo	Valores
<b>Proteção</b>	4	Melhoria nas condições de atravessamento ao localizar as passadeiras de uma forma mais simples e direta, o que gera um sentimento de segurança	N.º Travessias fora da passadeira	
			N.º de travessias por hora	
		Maior interação social e vivência urbana fomentada pela criação de mais espaços para as pessoas, especialmente junto ao edifício da PT e do centro comercial Imaviz	Percentagem de peões	
			Permanência média das pessoas por hora	
			Percentagem de crianças, mulheres e idosos	
<b>Conforto</b>	4	Diminuição do nível de ruído, associado à presença de vegetação ao longo da avenida e da reorganização do trânsito		
		Melhoria das condições de permanência: locais para estar, sentar, ler, observar o espaço		
		Aumento do espaço pedonal		
		Bons espaços para caminhar atento às necessidades da população (acessibilidade universal sem obstáculos)		
		Melhoria dos passeios em termos da dimensão, da qualidade da calçada e do rebaixamento do passeio junto às passadeiras		
		Maior legibilidade do espaço em frente ao centro comercial Imaviz através da eliminação do estacionamento		
<b>Agradabilidade</b>	4	Mais espaços com sombra favorecidos pela introdução de elementos verdes		
		Embelezamento do local através da vegetação, o que torna o espaço mais agradável		

		Criação de um corredor verde junto aos passeios e no separador central		
<b>Diversidade de usos e atividades</b>	3	Aumento de atividades económicas	N.º de estabelecimentos comerciais	22
		Ausência de atividades culturais, o que é compreensível face às características do local	N.º de eventos culturais	0
		Introdução de atividades físicas com a ciclovia		
<b>Acessibilidade e Mobilidade</b>	4	Introdução de uma ciclovia, o que permite a criação de uma rede ciclável contínua	Percentagem de ciclistas	
		Uniformização dos passeios (qualidade e dimensão)	Percentagem de peões	
		Espaço acessível a todos através da eliminação de obstáculos		
		Melhoria da qualidade dos momentos de espera dos transportes públicos		
		Coexistência segura e confortável entre os diferentes modos de transporte e a deslocação em modos suaves		

Quadro 9 – Simulação da aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço público - Picoas



Figura 31 - Situação atual em Picoas  
Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)



Figura 30 - Situação após as intervenções em Picoas  
Fonte - (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

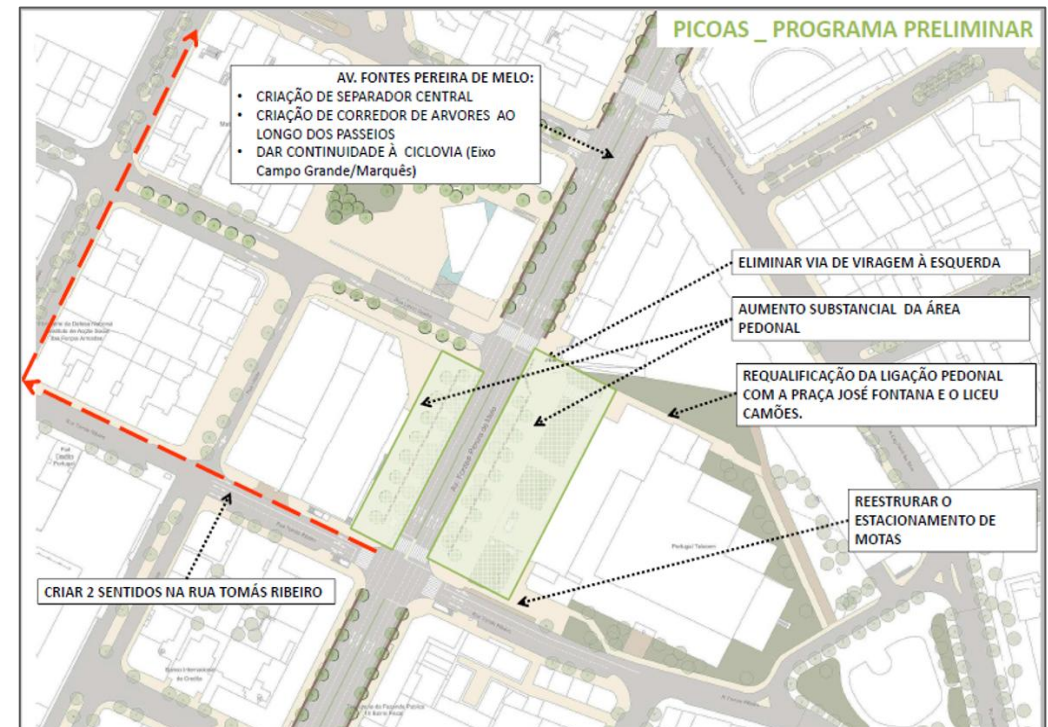


Figura 32 - Proposta preliminar para Picoas  
Fonte - (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

#### 4.2.2. Praça Duque de Saldanha

A Praça do Duque de Saldanha apresenta diversas características positivas tais como: o elevado fluxo de pessoas associado à localização de escritórios na envolvente, a existência de dois centros comerciais: Atrium Saldanha e Monumental e a boa ligação de

tran  
spor  
tes  
púb  
lico  
s  
que  
gera  
m  
aind  
a



Legenda:

- Centro Comercial
- Serviços
- Comércio
- Habitação
- Devoluto
- Sem uso

Figura 33 - Levantamento funcional (ao nível do rés-do-chão) na Praça Duque de Saldanha  
(Elaboração própria)

mais  
viagem

s.

De acordo com a figura 33 é visível que o espaço em redor da Praça se encontra ocupado, salvo a existência de um edifício devoluto e de um espaço que se encontra sem qualquer tipo de atividade.

O espaço não oferece condições de permanência na Praça, uma vez que esta se encontra subjugada ao estacionamento dos automóveis e, à praça de táxis, o que não transmite o devido conceito de praça, como um espaço de encontro que concentra atividades económicas e é também um testemunho da história da cidade. (Mora, 2009)

Este espaço apresenta diversas potencialidades porque é um espaço aberto e arejado e, a dimensão da Praça é um recurso que se encontra subvalorizado, uma vez que serve somente como espaço para circulação de pessoas, de transportes coletivos e privados. Um dos objetivos do programa é a valorização desta área com a criação de

espaços para estar, sentar, ouvir, observar, etc., o que o tornará ainda mais aprazível, bonito, confortável e seguro.

Esta potencialidade permite distinguir os objetivos definidos para Picoas e Saldanha. Enquanto em Picoas um dos objetivos será a criação de um espaço mais seguro para o peões e ciclistas, onde os diversos modos de transporte poderão coexistir de forma equilibrada e segura. Na Praça Duque de Saldanha, os objetivos correspondem à melhoria da experiência das pessoas na Praça permitindo que haja espaços para esplanadas, para estar, espaços verdes e calçadas rebaixadas, visto que o município de Lisboa tem por objetivo tornar-se uma cidade inclusiva, segura e acessível. Melhorar a qualidade das ligações pedonais será fundamental bem como assegurar que os atravessamentos sejam cada vez mais seguros e legíveis.

Decorrente da participação da população através da *internet*, a figura 34 apresenta uma síntese das sugestões da população, que é possível dividir em três grandes grupos: o espaço público, os transportes e a mobilidade. As preocupações da população refletem a importância que os espaços públicos exercem sobre a sua qualidade de vida, a urgência da criação de espaços onde as pessoas possam desfrutar do clima e das atividades localizadas na Praça.





Figura 34 - Síntese das sugestões da população para a Praça Duque de Saldanha (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Através da **aplicação dos critérios para avaliar a qualidade** da Praça Duque de Saldanha<sup>7</sup> percebemos que o critério de **conforto** é o que apresenta mais fragilidades, especificamente nas oportunidades para estar, sentar, observar e permanecer em pé apesar de apresentar bons espaços para caminhar (dimensão e qualidade da calçada) apesar do espaço existente ser ocupado pelo estacionamento dos automóveis. O nível de ruído é um ponto negativo, sendo um dado ligado ao elevado tráfego de automóveis e à falta de civismo dos condutores.

Ao nível de **proteção**, os pontos positivos estão ligados ao facto de a Praça ser um espaço muito movimentado por diversos tipos de pessoas, o que transmite uma sensação de segurança e de aprazibilidade. Os pontos negativos encontram-se relacionados com o nível de receio face ao tráfego, esta área tem uma circulação bastante elevada e, por vezes, a deslocação dos peões poderá não ser feita com a melhor segurança possível. A deslocação na Praça, por vezes, não é feita da forma mais inteligente, ou seja, as ligações não são feitas de forma direta e contínua e o tempo de

<sup>7</sup> Ver no Anexo 3, quadro18: painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público.



atravessamento nas passadeiras não é adequado para pessoas idosas ou com mobilidade reduzida.

Em relação ao critério da **agradabilidade**, verifica-se que oferece poucas oportunidades de sombra e, quando surge, correspondem à sombra dos edifícios e não das árvores. A existência de espaços verdes é um ponto fraco, dado que as árvores existentes se localizam somente na praça de táxis, sendo uma potencialidade a ser explorada visto que a Praça apresenta condições para o aumento do espaço verde.

A **diversidade de atividades económicas** é uma mais-valia desta Praça, a localização dos dois centros comerciais na Praça faz com que haja mais movimento e que o espaço seja mais vivido. Contudo, a falta de espaços de esplanada e de bancos constituem-se como pontos fracos, uma vez que não são aproveitadas as dimensões da Praça para a promoção de uma maior interação social (eventos culturais) e, por consequência, maior vivência urbana.

Ao nível da **acessibilidade e mobilidade**, o acesso a transportes públicos e a coexistência de diversos modos de transporte (autocarro, metro, táxis) apresentam-se como pontos fortes, uma vez que a área é servida por uma boa rede de transportes públicos.

A qualidade das ciclovias é um ponto que não é explorado nestas áreas, mas futuramente irá constituir-se como parte integrante da rede de ciclovias e que permitirá ligar à Avenida Duque de Ávila (Avenida que serviu de inspiração para o Programa).

Os **objetivos para a requalificação da Praça Duque de Saldanha** (quadro 10) estão relacionados com a melhoria do espaço público, o envolvimento da população na requalificação da área, a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade dentro da Praça e com a envolvente.

<i>Requalificação da Praça Duque de Saldanha</i>
Objetivos gerais:
Aumentar o espaço pedonal de estadia principal junto ao edifício;
Permitir áreas de esplanadas;
Potenciar o efeito cénico da Praça no remate urbano da Avenida da República;

Apostar na eliminação do estacionamento à superfície na Praça;
Integrar o percurso pedonal acessível entre as rotundas do Marques de Pombal e de Entrecampos;
Envolvimento dos atores-chave para dinamização da Praça.
Objetivos específicos:
Criação de ciclovias que estabelecerá a ligação do eixo Marquês de Pombal e Campo Grande
Cortar a ligação da Avenida Praia da Vitória
Relocalizar a praça de táxis na Rua Praia Vitória

Quadro 10 – Objetivos para requalificação da Praça de Saldanha  
(Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

De um modo geral, a intervenção irá aumentar o espaço destinado aos peões, tornando o espaço atrativo, seguro, confortável e inclusivo. A reorganização do trânsito e do estacionamento irá libertar espaço para a criação de melhores condições na Praça, permitindo diversificar as atividades, nomeadamente com as esplanadas. A criação de ciclovias é um dos objetivos que permitirá dar continuidade à proposta desenvolvida em Picoas, o que demonstra o desenvolvimento de uma leitura contínua do espaço público.

#### 4.2.2.1. Praça Duque de Saldanha – aplicação dos critérios de qualidade do espaço público

Ao nível da simulação<sup>8</sup>, os principais resultados identificados estão relacionados com a criação de mais oportunidades para as pessoas poderem desfrutar da Praça, no verdadeiro sentido da palavra, como espaço para conversar, conviver, observar, ler, etc. (quadro 11).

A **criação de espaços de esplanada** é uma mais valia para a requalificação da Praça Duque de Saldanha porque permite explorar o potencial que esta apresenta, quer seja pela sua dimensão, quer pela sua proximidade a transportes público e pelo fluxo de pessoas. Esta alteração permite criar mais dinamismo económico e social, uma vez que a presença de esplanadas na Praça permitirá diversificar as atividades económicas e aumentar o número de pessoas que irão utilizar o espaço.

<sup>8</sup> Ver Anexo 3, quadro 20: painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público

Relativamente aos utilizadores dos espaços verifica-se o aumento da utilização do mesmo e da diversidade de usuários, o que transmite um maior sentimento de segurança e de pertença.

O aumento de espaços verde permite a criação de mais espaços com sombras e contribuirá para a expansão do corredor verde desde da Avenida Fontes Pereira de Melo.

A **melhoria do espaço pedonal** decorre da eliminação da praça dos táxis e do estacionamento na Praça, o que permite aumentar o espaço para os peões (figura 37) A criação de um espaço com uma leitura mais legível, acessível e segura é uma mais-valia do programa, dado que permite desenvolver uma Praça inclusiva, acessível, segura, confortável e diversa.

A requalificação da Praça Duque de Saldanha passa pela valorização dos recursos endógenos e subvalorizados, como é o caso da área que se encontrava subaproveitada e parte dela destinava-se para o estacionamento de veículos. A reorganização do trânsito e dos locais para estacionamento permitirá aumentar o espaço destinado para as pessoas e o dinamismo económico da Praça, uma vez que a colocação de esplanadas na Praça tem múltiplas vantagens: explorar o potencial económico da Praça, aumentar o fluxo de pessoas e a segurança, expandir as horas de utilização da Praça, especialmente se as esplanadas realizarem um horário noturno.

A **criação da ciclovia** permitirá estabelecer uma ligação direta e contínua da Praça e à Avenida Duque de Ávila.

Um dos objetivos para a Praça Duque de Saldanha já se encontra em fase de obra, nomeadamente o corte da Avenida Praia da Vitória com a Praça Duque de Saldanha. Esta intervenção está ligada a dois programas da Câmara Municipal de Lisboa, o Programa “*Uma Praça em cada Bairro*” e o Programa “*Pavimentar Lisboa 2015-2020*”. Esta complementaridade é uma mais-valia para o município de Lisboa porque permite utilizar forças positivas para melhorar a mobilidade na cidade de Lisboa.

A **intervenção na Avenida Praia da Vitória** tem como objetivos: requalificar a ligação entre a Rua Dona Estefânia e a Praça Duque de Saldanha, melhorar a qualidade do espaço pedonal tornando-o mais confortável, reordenar a circulação e o estacionamento automóvel de forma a articular com os objetivos previstos no programa “*Uma Praça em cada Bairro*”. (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

Mais concretamente, a intervenção na Avenida Praia da Vitória tem como principais intervenções:

- Criar de um novo aceso pedonal entre a Avenida Praia da Vitória e a Praça Duque de Saldanha;
- Alterar o desenho do cruzamento da Avenida dos Defensores Chave, que permitirá melhorar as condições de segurança e acessibilidade do peão;
- Introduzir elementos verdes;



Figura 35 – Requalificação da Avenida Praia da Vitória  
(Fonte própria)

- Nivelar as passadeiras junto à Rua de Dona Estefânia.

<i>Requalificação na Praça Duque de Saldanha</i>				
<b>Simulação dos resultados</b>				
<b>Critérios</b>	<b>Principais alterações</b>			
	<b>Avaliação (1 a 5)</b>	<b>Qualitativo</b>	<b>Quantitativo</b>	<b>Valores</b>
<b>Proteção</b>	4	Melhoria nas condições de atravessamento através da localização das passadeiras de uma forma mais simples e direta, o que gera um sentimento de segurança	N.º Travessias fora da passadeira	
		Redução do nível de receio face ao tráfego através da reorganização do trânsito, o que torna a leitura do espaço mais fácil	N.º de travessias por hora	
		Maior interação social e uso do espaço influenciado pela atividade económica existente, o que gera maior sentimento de segurança	Percentagem de peões	
			Permanência média das pessoas por hora	
			Percentagem de crianças, mulheres e idosos	
<b>Conforto</b>	4	Diminuição do nível de ruído associado à reorganização do trânsito e da presença de vegetação		
		Libertação de espaço essencial para as pessoas através da eliminação do estacionamento na Praça e realocação da praça de táxis para a Avenida Praia Vitória		
		Melhoria das condições de permanência: locais para estar, sentar, ler, observar o espaço		
		Aumento do espaço pedonal e acessível a todas as pessoas (eliminação dos obstáculos como o rebaixamento dos passeios junto às passadeiras)		
		Possibilidade de contemplar o espaço através da existência de locais para sentar		

<b>Agradabilidade</b>	4	Aumento do espaço verde em torno da Praça, o que permite criar uma imagem contínua desde da Avenida Fontes Pereira de Melo, Picoas, Avenida Duque de Ávila		
		Oportunidade de desfrutar experiências sensoriais positivas como a sombra		
		Embelezamento do espaço		
<b>Diversidade de usos e atividades</b>	4	Criação de espaços para esplanada o que permite diversificar as atividades existentes, aumentar o número de pessoas na Praça e possivelmente aumentar as horas de estadia na Praça	N.º de estabelecimentos comerciais a nível do rés-do-chão	
		Possibilidade de desenvolver atividades culturais na Praça (comemoração de épocas festivas, montras de artesanato)	N.º de eventos culturais	4/ano
		Oportunidade de praticar exercício físico através da pista ciclável		
<b>Acessibilidade e Mobilidade</b>	4	Introdução de uma ciclovia, o que permite a criação de uma rede ciclável contínua	Percentagem de ciclistas	
		Deslocação na Praça de forma contínua e direta	Percentagem de peões	
		Melhoria da qualidade pedonal a nível de conforto, legibilidade e acessibilidade		
		Coexistência segura e confortável entre os diferentes modos de transporte e a deslocação em modos suaves		
		Eliminação do estacionamento na Praça, o que permite uma utilização mais eficiente, racional do espaço		

Quadro 11 – Simulação da aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço público – Praça Duque de Saldanha





Figura 36 - Situação atual na Praça Duque de Saldanha  
Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)



Figura 37 - Situação após as intervenções na Praça Duque de Saldanha  
Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

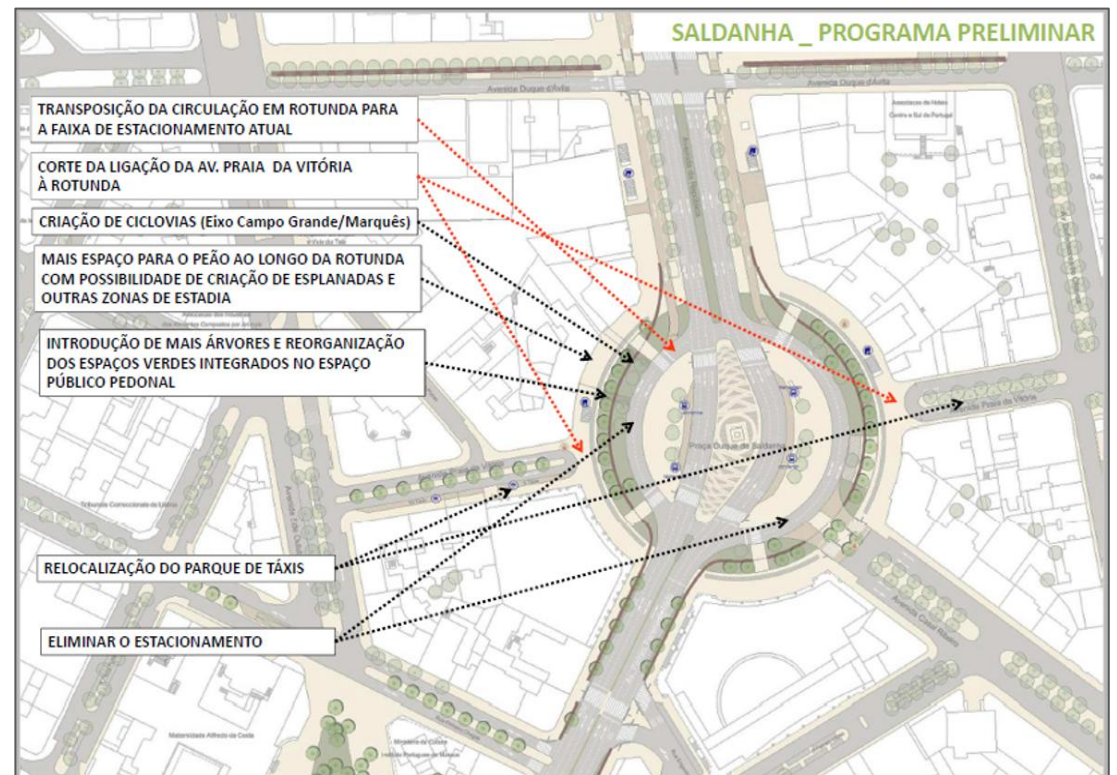


Figura 38 - Planta Síntese das Propostas para a Praça Duque de Saldanha  
Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, 2015)

#### 4.2.3. Resultados e Discussão

De um modo geral, as intervenções terão um efeito benéfico tanto em Picoas como na Praça Duque de Saldanha, uma vez que ambas permitirão devolver as ruas e, as praças às pessoas, através da redução do conflito entre o tráfego rodoviário, que permitirá melhorar as condições de conforto e sobretudo de segurança, visto que são áreas com grande fluxo de pessoas.

A **introdução de novas atividades**, em especial na Praça Duque de Saldanha, permitirá uma maior interação entre as pessoas, uma vez que serão criadas melhores condições de permanência na Praça. Estas novas atividades permitirão o prolongamento da permanência no espaço, o que irá desenvolver um ambiente seguro e com vida urbana.

A **reorganização do trânsito automóvel** permitirá libertar um espaço essencial para as pessoas, a transformação destes espaços servirá como fonte de inspiração para os restantes projetos na cidade de Lisboa. A coexistência equilibrada entre os diversos modos de transporte é uma mais-valia para os projetos em espaço público porque estes devem ser de fácil acesso para toda a população.

Para além da concretização dos objetivos previstos nas duas áreas, é essencial que a redução do estacionamento e do possível tráfego de automóveis seja feita através de uma repartição modal mais equilibrada, isto é, promover a utilização dos transportes públicos e desincentivar o uso do transporte privado. A criação de bolsas de estacionamento na periferia permitirá que as pessoas deixem os carros e que efetuem o resto da viagem em transporte público.

A criação da ciclovía é um passo importante para o desenvolvimento de uma cidade acessível, sustentável e resiliente.

Para além das intervenções, é essencial retirar ensinamentos para que possíveis erros não sejam reaplicados e que se perceba quais os pontos sensíveis quando ocorrem transformações em espaço público.

Ao nível da **aplicação dos critérios**, um dos principais pontos positivos é a capacidade de observar o espaço público em diversas componentes, tais como: o conforto, a proteção, a agradabilidade, a diversidade de usos e atividades e, por fim, a acessibilidade e mobilidade. A necessidade de tornar os critérios de Jan Gehl mais



robustos está associada à necessidade de observarmos os espaços públicos de uma forma mais abrangente, uma vez que o sucesso destes não está só relacionado com o conforto para se estar sentado ou a ler ou a escrever, mas pela presença também de atividades quer económicas, culturais e sociais que enriquecem os espaços públicos.

De um modo geral, os critérios são de fácil aplicação e compreensão, estes permitem uma leitura vasta dos espaços públicos tanto do ponto de vista da sua conceção, como da perceção das pessoas face às alterações que ocorrem nos mesmos.

Um dos pontos fulcrais que determinam a **aplicabilidade dos critérios quantitativos** é a gestão de proximidade dos espaços públicos, uma vez que esta informação implica uma observação contínua do território. Este é, sem dúvida, um dos pontos onde poderão surgir problemas, mas que simultaneamente exerce um papel muito interessante na observação dos espaços. A concretização e sucesso da aplicação dos critérios quantitativos será definida através do envolvimento de um grupo de trabalho que numa fase inicial irá compreender as diferentes perspetivas da população face às intervenções.

A **gestão eficiente e de proximidade** permitirá tirar o máximo partido da requalificação, sendo que uma das fases mais importantes nestas intervenções em espaço público é a sua constante promoção, ou seja, a constante manutenção e gestão que poderá ser feita pela população local, o que irá potenciar o sentimento de pertença.

A aplicação do painel de critérios tanto quantitativos como qualitativos permite uma avaliação abrangente das intervenções, visto que estes não só permitem avaliar a situação atual, mas também a evolução das intervenções e os efeitos sobre o território e as pessoas. A constante monitorização das intervenções é uma mais-valia para o programa visto que estas áreas fazem parte do eixo estruturante do programa e para tal a aplicação deste método de trabalho permitirá retirar conclusões fundamentais para as intervenções em espaço público e contribuirá para a reaplicação em outras intervenções com um menor grau de erro.

Tanto nas cidades de Nova Iorque como de São Paulo, a gestão de proximidade surgiu como um elemento fundamental para a concretização de bons espaços públicos. A partir desta leitura e da experiência destas cidades é interessante agregá-lo à cidade de Lisboa.

Os quadros 12 e 13 apresentam uma síntese da aplicação dos critérios nas intervenções em Picoas e na Praça Duque de Saldanha. Esta leitura permite observar os principais efeitos sobre as áreas intervencionadas, onde é feita a comparação entre a situação atual e a simulação dos possíveis resultados.

<i>Picoas</i>				
Critérios	Situação Atual		Simulação	
	Avaliação (1 a 5)	Principais características	Avaliação (1 a 5)	Principais mudanças
<b>Proteção</b>	3	Nível de receio face ao tráfego existente	4	Melhoria nas condições de atravessamento na localização das passadeiras de uma forma mais simples e direta, o que proporciona um maior sentimento de segurança
		Tempo de atravessamento não é adequado para pessoas idosas ou com mobilidade reduzida.		
		Ambiente cheio de pessoas		Maior interação social associada à criação de mais espaços para as pessoas, especialmente junto ao edifício da PT e do Centro Comercial Imaviz
<b>Conforto</b>	2	O espaço não oferece quaisquer condições para se sentar, estar ou permanecer em pé	4	Criação de espaços para sentar, estar e permanecer em pé.
		Espaço pouco legível, sobretudo em frente ao Hotel Sheraton e o Centro Comercial Imaviz		Eliminação do estacionamento em frente ao centro comercial Imaviz, o que contribuiu para a criação de um espaço mais atrativo, legível e confortável para os peões
		Junto ao edifício da PT parte do passeio tem como principal função o estacionamento de motociclos e por vezes as pessoas andam junto à estrada		Eliminação do estacionamento de motociclos e transformação de um espaço agradável para caminhar, estar ou sentar
		Os passeios não se encontram rebaixados junto às passadeiras e não proporcionam uma deslocação fácil e sem obstáculos.		Uniformização dos passeios através da eliminação de obstáculos como por exemplo: rebaixamento dos passeios junto às passadeiras
		Elevado ruído decorrente do tráfego existente e do pouco civismo dos condutores		Diminuição do nível de ruído, ligado à presença de vegetação ao longo da avenida e à reorganização do trânsito
<b>Agradabilidade</b>	2	Poucos espaços verdes (exceto perto do edifício da Meo)	4	Introdução de espaços verdes ao longo dos passeios e no separador central, o que permite uniformizar a paisagem ao longo da Avenida até à Praça Duque de Saldanha
		Falta de espaços com sombra		Mais espaços com sombra favorecidos pela introdução de elementos verdes
		Edifícios poucos adequados à escala humana		Caraterística intrínseca ao local que não poderá ser alterada, a melhoria da experiência no local será induzida pela criação de espaços para estar, sentar, conversar, entre outros

<b>Diversidade de usos e atividades</b>	2	Quase todos os edifícios ao nível do rés-do-chão encontram-se ocupados com atividades ligadas ao comércio e/ou aos serviços.	3	Aumento das atividades económicas associado à ocupação de todos os edifícios ao nível do rés-do-chão
		Fachadas pouco interessantes		Melhoria da qualidade das fachadas induzido pelas mudanças na Avenida e em Picoas
		Ausência de atividades físicas		A introdução de atividades físicas está ligada à presença de uma ciclovia
		Ausência de atividades culturais		Em parte, a ausência de atividades culturais está ligada às características do local e em conformidade com a escala humana. A requalificação em Picoas passa pela melhoria da qualidade pedonal e da articulação entre os diversos modos de transporte
<b>Acessibilidade e Mobilidade</b>	2	Boa ligação com os transportes públicos	4	Reforço da deslocação em modos suaves através da criação da ciclovia, o que permite uma boa interligação entre os diferentes modos de transporte
		Ausência de uma ciclovia		Existência de uma ciclovia que permite a continuação da ciclovia desde da Avenida Fontes Pereira de Melo até à Praça Duque de Saldanha
		Qualidade das ligações pedonais não é bem avaliada devido à dimensão dos passeios e à existência de obstáculos		Uniformização dos passeios através da eliminação de obstáculos para que todas as pessoas possam circular de forma confortável e segura
		Conflito do espaço pelos peões e os veículos privados		Eliminação do estacionamento junto ao edifício da PT e do Centro Comercial Imaviz e criação de um espaço pedonal com qualidade, onde os diversos modos de transporte convivem de forma segura

Quadro 12 – Quadro síntese nas intervenções em Picoas (situação atual e simulação das intervenções) (Elaboração própria)

Praça Duque de Saldanha				
Critérios	Situação Atual		Simulação	
	Avaliação (1 a 5)	Principais características	Avaliação (1 a 5)	Principais mudanças
Proteção	3	Nível de receio face ao tráfego porque esta área tem uma circulação bastante elevada e por vezes a circulação dos peões não é feita com a melhor segurança possível	4	Redução do nível de receio face ao tráfego ligado à reorganização do trânsito (eliminação da praça de táxis, do estacionamento na Praça e do corte da ligação da Avenida Praia da Vitória à Praça Duque de Saldanha)
		Deslocação na Praça não é feita de forma direta e contínua		Deslocação mais fácil através da criação de passeadeiras de forma contínua e direta
		Tempo de atravessamento não é adequado para pessoas idosas ou com mobilidade reduzida.		Aumento do tempo de atravessamento de forma a tornar o espaço seguro e acessível para todas as pessoas
		Diversidade económica ligada à presença de dois centros comerciais (Atrium e Monumental) e nos restantes edifícios, ao nível do rés-do-chão encontram-se ocupados com comércio e serviços		A diversidade económica é fomentada ainda mais pela criação de espaços para esplanada, o que permite aumentar o fluxo de pessoas, o sentimento de segurança e as atividades disponíveis
		Elevado fluxo de pessoas ligado aos escritórios e aos dois centros comerciais		Aumento do fluxo de pessoas associado à criação de uma praça atrativa, segura, confortável, diversa tanto do ponto de vista social com económico
Conforto	2	O espaço não oferece condições de permanência na Praça	4	Criação de espaços para estadia, colocação de mobiliário urbano confortável e adequado ao local. A criação de áreas de esplanada permite o aumento de espaços para estar e sentar.
		O espaço não proporciona uma deslocação fácil e sem obstáculos.		Aumento do espaço pedonal e acessível a todas as pessoas (eliminação dos obstáculos como o rebaixamento dos passeios junto às passeadeiras)

		A Praça encontra-se subjugada ao estacionamento dos automóveis e à praça de táxis		Eliminação do estacionamento na Praça e relocalização da praça de táxis para a Avenida Praia da Vitória
		Elevado ruído		Redução do nível do ruído associado à reorganização do trânsito
<b>Agradabilidade</b>	3	O espaço apresenta diversas potencialidades porque é um espaço aberto e arejado, a dimensão da Praça é um recurso que se encontra subvalorizado	4	Valorização da dimensão do espaço através de uma gestão eficiente e direcionada para as pessoas quer pela eliminação do estacionamento na Praça quer pela melhoria do espaço pedonal
		Poucas oportunidades de sombra		O aumento de espaços verdes tem influências positivas na criação de locais com sombra o que torna a experiência na praça mais agradável
		As árvores existentes encontram-se somente na praça de táxis		Introdução de elementos verdes em torno da praça de forma a criar um espaço agradável e um corredor verde desde da Avenida Fontes Pereira de Melo
<b>Diversidade de usos e atividades</b>	2	Diversidade de atividades económicas (localização de dois centros comerciais) e serviços	4	Para além das atividades existentes que já são uma mais valia na Praça, a criação de espaços para esplanadas aumenta as suas atividades, reforça o fluxo de pessoas existente e contribuiu para o alargamento das horas de estadia na Praça
		Ausência de atividades físicas e culturais		Possibilidade de realizarem atividades culturais visto que a Praça apresenta uma boa dimensão, esta opção iria introduzir uma nova atividade e por sua vez as horas de utilização da Praça seria aumentada

<b>Acessibilidade e Mobilidade</b>	3	Boa ligação com os transportes públicos	4	Para além da boa ligação com os transportes públicos, a promoção da deslocação em modos suaves é uma mais valia
		Ausência de uma ciclovia		Existência de uma ciclovia que permite a criação de uma ligação direta e contínua com Picoas e a Avenida Duque de Ávila
		Espaço não é acessível a todos, obstáculos		Melhoria da qualidade pedonal através da eliminação de obstáculos e na criação de uma leitura mais fácil, segura e confortável do espaço

Quadro 13 - Quadro síntese nas intervenções na Praça Duque de Saldanha (situação atual e simulação das intervenções) (Elaboração própria)

## 5. Reflexão crítica e conclusões

Os espaços públicos devem ser espaços confortáveis, seguros, atrativos, diversos e úteis. Estas características são fundamentais para qualquer espaço público e quando ocorrem transformações em espaço público, estas deverão contemplar todas as características que contribuem para a construção de bons espaços públicos. A criação dos mesmos tem implícita a ligação de diversas componentes como: a viabilidade económica do projeto, a metodologia adotada para o desenho do espaço público e a adequação do projeto ao contexto local.

Contudo, a requalificação dos espaços públicos não deverá decorrer somente da realização de obras, deverá incluir a participação da população, uma vez que as intervenções em espaço público interferem na dinâmica económica, social e cultural de uma cidade.

Segundo Portas *“Os projectos de intervenção urbana deverão ser necessariamente integrados, sistemáticos, participados, equilibrados socialmente e avaliados”* (Portas & Rodrigues, 2008). Esta afirmação reforça a importância de uma abordagem integrada e participada na elaboração de projetos e na gestão dos espaços públicos.

O sucesso dos espaços públicos é determinado pela qualidade do espaço, tanto do ponto de vista estético, como do ponto de vista do conforto, mas também pelos usos e funções que esse espaço dispõe para a população. Quando a criação de espaços públicos se preocupa com a componente estética, através de meras obras de embelezamento da cidade e não com a utilidade do espaço, poderão surtir efeitos negativos como: a inadequação com a envolvente, a falta de dinamismo social e cultural, o abandono desses espaços, uma vez que as pessoas não se identificam com o local. Por vezes, a falta de integração dos espaços públicos, ora associados ao pouco valor prático, ora à existência de significados não percebidos, poderá resultar numa utilização aquém das expectativas e *“a desadequação evidencia-se com o tempo.”* (Brandão, 2008)

Cada vez mais percebe-se que o desenvolvimento de estratégias para a requalificação das cidades e, especificamente, dos espaços públicos passa de uma abordagem setorial para uma abordagem integrada e, para tal, é necessário mudar a



consciência da população, ou seja, é necessário desenvolver uma cultura de território que permitirá envolver a população no bairro onde vive e, o mais essencial, fazer com que as pessoas vivam as cidades e desfrutem de todas as suas valências.

A par da abordagem integrada, onde é dada igual importância à componente material como imaterial, pode-se associá-la, sem dúvida, a uma das mais-valias do Programa “*Uma Praça em cada Bairro*”. Ao longo do trabalho percebe-se que uma das componentes mais valiosas na requalificação do espaço público, é a gestão de proximidade e a capacidade de retirar ensinamentos com as intervenções realizadas, como forma de melhorar/ajustar as metodologias aos objetivos pressupostos. Para tal, considera-se que a gestão de proximidade terá reflexos positivos no Programa “*Uma Praça em cada Bairro*”, visto que a constante monitorização permitirá avaliar a qualidade das intervenções e os reflexos na dinâmica social, cultural, económica e ambiental.

A gestão de proximidade irá permitir, que os processos de requalificação de espaços públicos sejam mais robustos e produzam ainda melhores resultados, uma vez que é se pode considerar como um dos pontos fundamentais na avaliação da sua qualidade.

A constituição de grupos de trabalho será fundamental para a monitorização das intervenções e dos efeitos decorrente dos mesmos. A monitorização não permitirá só avaliar e perceber o impacto das intervenções, mas também contribuirá para a aquisição de informação relativamente aos momentos antes, durante e após as intervenções. O posterior tratamento da informação permitirá elaborar um conjunto de indicadores, para além dos desenvolvidos no decorrer do trabalho, e com a aplicação dos inquéritos na fase final das intervenções estar-se-á em condições de avaliar o grau de sucesso das intervenções tanto em Picoas com na Praça Duque de Saldanha.

Este é um dos caminhos que a dissertação poderá seguir, uma vez que apresenta uma abordagem diferente relativamente às intervenções em espaço público, esta abordagem encontra-se assente na avaliação contínua dos processos apoiados por diversos elementos como o painel de critérios e inquéritos.

De um modo geral, os objetivos definidos foram cumpridos, a percepção do que são espaços públicos, bem com a percepção dos critérios que permitem avaliar os espaços

públicos foram atingidos, uma vez que a percepção destes aspetos foi fulcral para o desenvolvimento dos critérios e posterior aplicação no caso prático, que se centrou na avaliação de dois projetos. Ambos têm em vista a requalificação do espaço público assente num claro diálogo entre os técnicos e a população para a definição dos objetivos e das prioridades de intervenção.

Uma das dificuldades, que se verificou com a realização do trabalho foi a componente ligada à simulação, visto que as obras ainda não começaram e a exemplificação dos possíveis resultados foi definida segundo uma ótica otimista, ou seja, os resultados obtidos através da simulação têm subentendido que todos os objetivos pressupostos serão alcançados.

Ao nível dos critérios quantitativos, a elaboração e aplicação dos mesmos foi a parte mais difícil do trabalho e o mesmo não foi concluído com sucesso, por um lado associado à dificuldade em fazer uma recolha sistemática da informação e por outro lado à dificuldade em simular determinados valores como a percentagem de peões, de mulheres ou de crianças. Esta é uma das etapas do trabalho que futuramente poderá ter um desenvolvimento mais rigoroso e completo. Também numa aplicação futura poder-se-á criar critérios específicos para um determinado projeto, de forma a adequá-los aos objetivos propostos.

Enquanto geógrafa este trabalho contribuiu para aprofundar conhecimentos sobre a temática do espaço público, sendo um tema que desenvolvi interesse ao longo do mestrado. Espero que o trabalho contribua para uma avaliação mais aprofundada dos espaços públicos, visto que um dos objetivos do trabalho foi a elaboração de um painel de critérios que permitissem avaliar a qualidade do espaço público para o Programa *“Uma Praça em cada Bairro”*, contudo pretende-se que a sua aplicação seja possível para qualquer cidade.

## 6. Bibliografia

- Baratto, R. (Maio de 2013). *12 critérios para determinar um bom espaço público*. Obtido de <http://www.archdaily.com.br/br/01-115308/12-criterios-para-determinar-um-bom-espaco-publico>
- Brandão, P. (2008). *A identidade dos lugares e a sua representação coletiva: Bases para concepção, qualificação e gestão do espaço público*. Lisboa: Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.
- Câmara Municipal de Lisboa. (Abril de 2015). *"Uma Praça em cada Bairro" - Caderno de Apresentação*. Obtido de [http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/praca/10\\_Abril2015\\_CADERNO-PRACAS.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/praca/10_Abril2015_CADERNO-PRACAS.pdf)
- Câmara Municipal de Lisboa. (2015). *Programa Pavimentar Lisboa 2015-2020*. Obtido de <http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/programa-pavimentar-lisboa-2015-2020>
- Câmara Municipal de Lisboa. (2015). *Relatório Metodológico "Uma Praça em cada Bairro"*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis*. (Maio de 2007). Obtido de <http://app.rfsc.eu/userfiles/file/leipzig/leipzig-Portuguese.pdf>
- Carvalho, I. C. (2013). *IMT - Mobilidade Sustentável, Segurança Rodoviária*. Obtido de <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/BibliotecaeArquivo/RepertorioIMT/ComunicacoesArtigos/Documents/Seguran%C3%A7a%20rodovi%C3%A1ria%20e%20espa%C3%A7o%20p%C3%BAblico.pdf>
- CCDR-LVT. (s.d.). *Fazer com as pessoas - Critérios de Avaliação de Projetos de Desenho de Espaço Público*. Obtido de <http://www.ccdr-lvt.pt/files/54ef121756e234aaec998d8782bcd05b.pdf>
- CCE. (2007). *Livro Verde para uma nova cultura de mobilidade urbana*. Obtido de <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/RespostaLivroVerde/Documents/LivroVerdeNovaCulturaMobilidade.pdf>
- DGOTDU. (2008). *A identidade dos lugares e a sua representação coletiva- Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público*. Lisboa: Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

- Fernandes, A. C. (2012). *Metodologia de avaliação da qualidade dos espaços públicos*, Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto. Obtido de <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/68407/1/000154929.pdf>
- Ferrão, J. (2007). Intervir na cidade: Complexidade, visão e rumo . Em N. Portas, Á. Domingues, & J. Cabral, *Políticas Urbanas - Tendências, estratégias e oportunidades* (pp. 218-255). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Gehl, J. (2013). *Cidade para as pessoas*. São Paulo: Editora Perspectiva S.A.
- Gil, B. E. (2009). *Mobilidade Pedonal no Espaço Público*, Instituto Superior Técnico de Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa. Obtido de [https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395138351059/dissertacao\\_brigitte\\_gil.pdf](https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395138351059/dissertacao_brigitte_gil.pdf)
- Goitia, F. C. (2008). *Breve História do Urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença.
- Guerra, I. (2007). Tensões do Urbanismo Quotidiano. Em N. Portas, Á. Domingues, & J. Cabral, *Políticas Urbanas - Tendências, estratégias e oportunidades* (pp. 236-251). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- ITDP, Embarq. Brasil. (2013). *Vida e Morte das Rodovias Urbanas*. Obtido de <http://wricidades.org/sites/default/files/5%20-%20vidamorterodoviasurbanas.pdf>
- Lopes, L., & Fróis, T. (2015). *Despovoamento do centro histórico de Santarém in X Congresso da Geografia Portuguesa: Valores da Geografia* . Lisboa.
- Mora, M. A. (Julho de 2009). *Indicadores de Calidad de Espacios Públicos Urbanos, para la Vida Ciudadana, en Ciudades Intermedias, 53º Congreso Internacional de Americanistas* . Obtido de [http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/33817/1/indicadores\\_calidadespacio.pdf](http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/33817/1/indicadores_calidadespacio.pdf)
- Narciso, C. A. (2008). *Espaço Público: Desenho, organização e poder*, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa. Obtido de [http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/1736/10/21867\\_ulfl056980\\_tm\\_cap\\_3\\_p\\_I.pdf](http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/1736/10/21867_ulfl056980_tm_cap_3_p_I.pdf)
- New York City. (2016). *NYC Plaza Program*. Obtido de <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/nyc-plaza-program.shtml>
- Patten, George. (2012). *A Watershed Era for Urban River Restoration*. Obtido de <http://greatecology.com/watershed-era-urban-river-restoration/>
- Pordata. (2015). Obtido de <http://www.pordata.pt/>

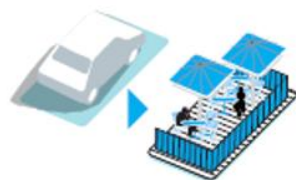
- Portas, N., & Rodrigues, Á. (2008). *Políticas Urbanas - Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Portugal, L. B. (2004). As condições de sustentabilidade da reabilitação urbana. Em D. d. Regional, *GeoInova* (pp. 175-190). Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. Obtido de <http://fcsh.unl.pt/geoinova/revistas/files/n10-10.pdf>
- PPS. (2015). *Project for Public Spaces, Power of 10 - Place*. Obtido de <http://www.pps.org/reference/streets-as-places/power-of-10-place/>
- PPS. (s.d.). *Project for Public Spaces*. Obtido de <http://www.pps.org/>
- PPS. (s.d.). *Project for Public Spaces, 10 Qualities of a Great Waterfront Destination*. Obtido de [http://www.pps.org/reference/10\\_qualities\\_of\\_a\\_great\\_waterfront/](http://www.pps.org/reference/10_qualities_of_a_great_waterfront/)
- PPS. (s.d.). *Project for Public Spaces, What makes a successful Space?* Obtido de <http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>
- Prefeitura de São Paulo. (2014). *Projeto Centro Aberto - Experiências na escala humana*. Obtido de <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/07/150512-Caderno-Centro-Aberto-tela-72.pdf>
- Remesar, A. (1999). *El Arte contra el pueblo. Tensiones entre la Democracia, el diseño urbano y el Arte Publico*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Seixas, J. (2013). *A cidade na encruzilhada: Repensar a cidade e a sua política*. Porto: Edições Afrontamentos.
- Soares, M. (2015). Praças de Saldanha e Picoas vão ganhar passeios, árvores e uma ciclovia. *Público*.

## **Anexos**

1. Caixa de Ferramentas – Projeto Centro Aberto
2. Painel de Critérios de Avaliação do Espaço Público – Picoas
3. Painel de Critérios de Avaliação do Espaço Público – Praça Duque de Saldanha

## **1. Caixa de Ferramentas – Projeto Centro Aberto**

## CAIXA DE FERRAMENTAS CENTRO ABERTO



### Atividades cotidianas

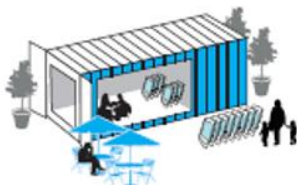
#### Parklets

- Devolvem o espaço do carro para as pessoas
- Proporcionam mais espaços de permanência na cidade
- Criam espaços para sentar e mais serviços ao ar livre
- Ativam ruas e garantem um ambiente mais agradável para o pedestre



#### Instalações Temporárias

- Ativam bordas e fachadas degradadas
- Adicionam novas funções e atividades ao local
- Criam unidades-satélite de atividades já presentes no entorno
- Servem como unidades de depósito
- Garantem a presença de pessoas no local ao longo do dia fortalecendo a vigilância passiva



#### Centro de Informações e apoio

- Unidade de apoio e depósito de mobiliário portátil
- Concentra informações sobre o projeto
- Promove a zeladoria do espaço
- Proporciona a interface com usuários



#### Comida de rua

- Assegura espaços visíveis para vans e carrinhos de comida
- Fornece áreas sombreadas para os clientes
- Oferece outras possibilidades na hora de almoço
- Ativa ruas e praças, aumentando a segurança
- Gera renda para trabalhadores locais



### Instalações e Serviços Públicos

#### Estações de bicicletas compartilhadas

- Localizadas próximo aos destinos finais e ao transporte público
- Garantem visibilidade, atraindo mais usuários aos espaços
- Fornecem informações sobre o sistema de partilha de bicicletas e localização das estações de compartilhamento
- Incentivam o uso da bicicleta como meio de transporte



#### Paraciclos

- Fornecem estacionamento seguro para as bicicletas, tanto na rua como em áreas fechadas
- Garantem instalação próxima aos destinos finais das pessoas, pontos de ônibus e estações de trem e metrô
- Elementos adicionais: mapas da cidade, bomba de ar e oficina de manutenção e lavagem



#### Lixeiras/Contêineres

- Garantem um espaço público mais limpo
- Melhoram a coleta seletiva para ampliar a reciclagem



#### Banheiros Públicos

- Garantem ruas mais limpas
- Permitem que os usuários, como pais com crianças pequenas, passem mais tempo na área.
- Introduzem WC fixos, banheiros removíveis/químicos e micrótórtos.

Figura 39 - Caixa de ferramentas para atividades cotidianas, instalações e serviços públicos (Prefeitura de São Paulo, 2014)





Figura 40 - Caixa de ferramentas para bancos e sinalização, iluminação e arte pública (Prefeitura de São Paulo, 2014)

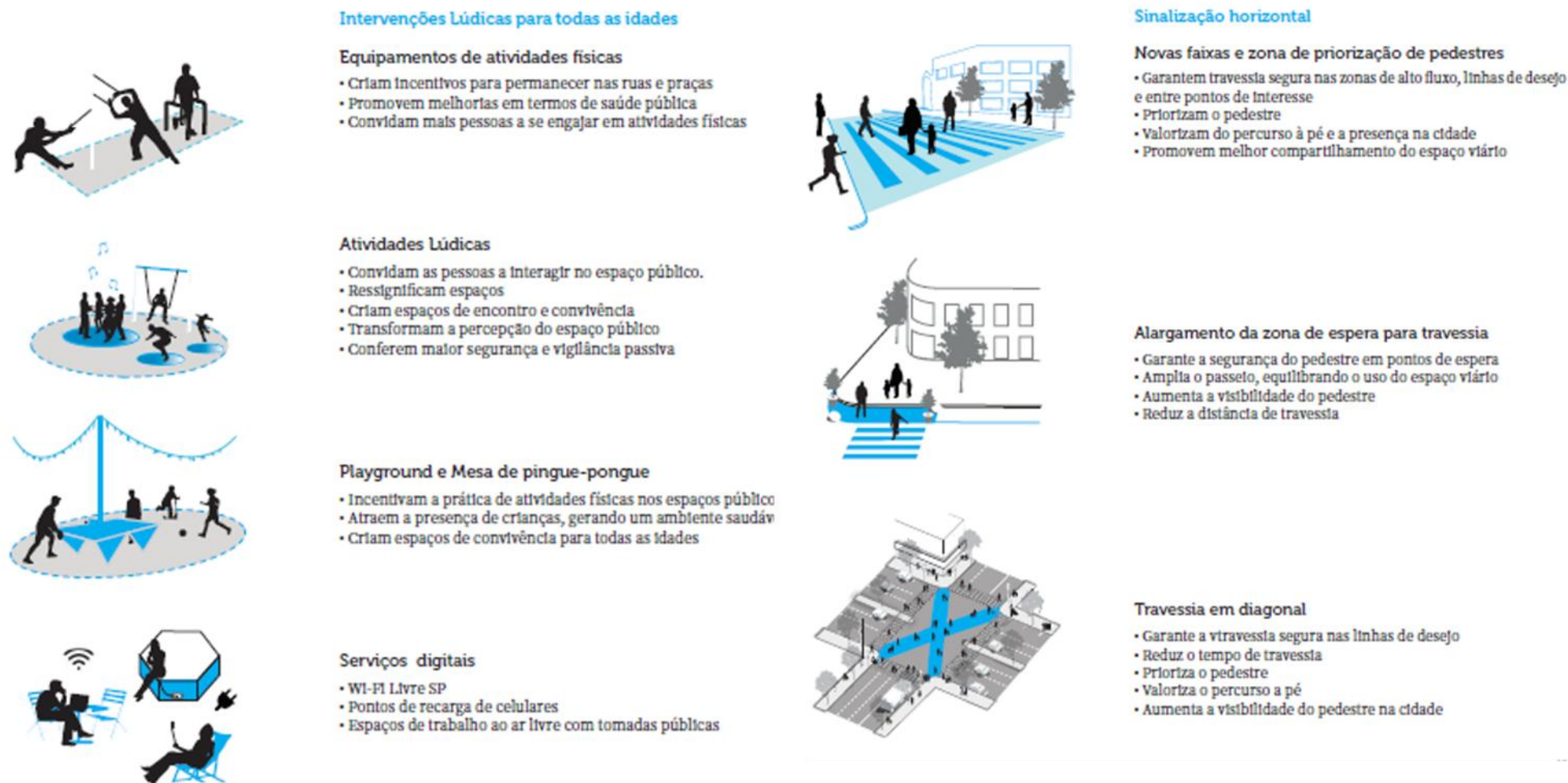


Figura 41 - Caixa de ferramentas para intervenções lúdicas e sinalização horizontal (Prefeitura de São Paulo, 2014)

## **2. Painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público - Picoas**

<b>CRITÉRIOS</b>		<b>PARÂMETROS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>PROTEÇÃO</b>	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões			x		
		Nível de receio face ao tráfego		x			
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo			x		
		Iluminação				x	
		Sensação diurna				x	
		Sensação noturna			x		
	Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis	Grau de limpeza			x		
		Nível de poluição (sonora, atmosférica)		x			
<b>CONFORTO</b>	Oportunidades para caminhar	Espaços para caminhar com boas superfícies			x		
		Ausência de obstáculos		x			
		Acessível a todos		x			
	Oportunidades para permanecer em pé	Apoio para as pessoas permanecerem em pé	x				
		Espaços atraentes		x			
	Oportunidades para se sentar	Espaços para sentar (qualidade, quantidade, manutenção)	x				
	Oportunidades para observar	Vistas obstruídas e interessantes		x			
	Oportunidades para ouvir e conversar	Espaços para estar (qualidade, quantidade, manutenção)	x				
		Nível de ruído		x			
<b>AGRADABILIDADE</b>	Escala	Edifícios e espaços de acordo com a escala humana			x		
	Oportunidades para aproveitar aspetos positivos do clima	Design e projeto		x			
		Elementos verdes e presença de água		x			
	Experiências sensoriais positivas	Existência de sombras		x			
<b>DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES</b>	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)			x		
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	x				
	Atividades físicas	Equipamento existente (qualidade, quantidade, manutenção)	x				
	Fachadas	Interessantes, atrativas e diversas		x			
<b>ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE</b>	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade		x			

CRITÉRIOS		PARÂMETROS	1	2	3	4	5
	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão	x				
	Acessos aos transportes públicos	Legibilidade, Acessibilidade, Conetividade			x		
	Coexistência de diversos modos de transporte	Fluxo, Acessibilidade, Conetividade			x		

Quadro 14 – Aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço público – Situação atual  
Elaborado no dia 24 de março de 2016

CRITÉRIOS		PARÂMETROS	INDICADORES	Valores
PROTECÇÃO	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões	N.º Travessias fora da passadeira	
			N.º de travessias por hora	
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo	Percentagem de peões	
			Permanência média das pessoas por hora	
DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)	N.º de estabelecimentos comerciais ao nível do rés-do-chão <sup>9</sup>	19
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	N.º de eventos culturais	0
	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade	Percentagem de peões	
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão	Percentagem de ciclistas	0

Quadro 15 – Aplicação dos critérios para avaliação da qualidade do espaço Público – Situação atual

<sup>9</sup> Informação retirada através do levantamento funcional das atividades económicas existentes

<b>PROTEÇÃO</b>	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões				x	
		Nível de receio face ao tráfego			x		
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo				x	
		Iluminação				x	
		Sensação diurna				x	
		Sensação noturna			x		
	Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis	Grau de limpeza				x	
		Nível de poluição (sonora, atmosférica)			x		
<b>CONFORTO</b>	Oportunidades para caminhar	Espaços para caminhar com boas superfícies				x	
		Ausência de obstáculos				x	
		Acessível a todos				x	
	Oportunidades para permanecer em pé	Apoio para as pessoas permanecerem em pé			x		
		Espaços atraentes				x	
	Oportunidades para se sentar	Espaços para sentar (qualidade, quantidade, manutenção)				x	
	Oportunidades para observar	Vistas obstruídas e interessantes			x		
	Oportunidades para ouvir e conversar	Espaços para estar (qualidade, quantidade, manutenção)				x	
		Nível de ruído			x		
<b>AGRADABILIDADE</b>	Escala	Edifícios e espaços de acordo com a escala humana			x		
	Oportunidades para aproveitar aspetos positivos do clima	Design e projeto				x	
		Elementos verdes e presença de água				x	
	Experiências sensoriais positivas	Existência de sombras				x	
<b>DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES</b>	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)			x		
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	x				
	Atividades físicas	Equipamento existente (qualidade, quantidade, manutenção)			x		
	Fachadas	Interessantes, atrativas e diversas			x		
<b>ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE</b>	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade				x	
	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão				x	

	Acessos aos transportes públicos	Legibilidade, Acessibilidade, Conetividade				x	
	Coexistência de diversos modos de transporte	Fluxo, Acessibilidade, Conetividade				x	

Quadro 16 – Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação

CRITÉRIOS		PARÂMETROS	INDICADORES	Valores
PROTECÇÃO	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões	N.º Travessias fora da passadeira	
			N.º de travessias por hora	
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo	Percentagem de peões	
			Permanência média das pessoas por hora	
			Percentagem de crianças, mulheres e idosos	
DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)	N.º de estabelecimentos comerciais ao nível do rés do chão	22
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	N.º de eventos culturais	0
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade	Percentagem de peões	
	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão	Percentagem de ciclistas	

Quadro 17 – Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação

### **3. Painel de critérios para avaliação da qualidade do espaço público – Praça Duque de Saldanha**



CRITÉRIOS		PARÂMETROS	1	2	3	4	5
PROTEÇÃO	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões			x		
		Nível de receio face ao tráfego		x			
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo				x	
		Iluminação				x	
		Sensação diurna				x	
		Sensação noturna			x		
	Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis	Grau de limpeza			x		
		Nível de poluição (sonora, atmosférica)		x			
CONFORTO	Oportunidades para caminhar	Espaços para caminhar com boas superfícies			x		
		Ausência de obstáculos			x		
		Acessível a todos		x			
	Oportunidades para permanecer em pé	Apoio para as pessoas permanecerem em pé	x				
		Espaços atraentes			x		
	Oportunidades para se sentar	Espaços para sentar (qualidade, quantidade, manutenção)	x				
	Oportunidades para observar	Vistas obstruídas e interessantes		x			
	Oportunidades para ouvir e conversar	Espaços para estar (qualidade, quantidade, manutenção)	x				
		Nível de ruído		x			
AGRADABILIDADE	Escala	Edifícios e espaços de acordo com a escala humana				x	
	Oportunidades para aproveitar aspetos positivos do clima	Design e projeto		x			
		Elementos verdes e presença de água		x			
	Experiências sensoriais positivas	Existência de sombras		x			
DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)				x	
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	x				
	Atividades físicas	Equipamento existente (qualidade, quantidade, manutenção)	x				
	Fachadas	Interessantes, atrativas e diversas			x		
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade			x		

	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão	x				
	Acessos aos transportes públicos	Legibilidade, Acessibilidade, Conetividade				x	
	Coexistência de diversos modos de transporte	Fluxo, Acessibilidade, Conetividade			x		

Quadro 18 - Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público – Situação Atual  
Elaborado no dia 24 de março de 2016

<i>CRITÉRIOS</i>		<i>PARÂMETROS</i>	<i>INDICADORES</i>	<i>Valores</i>
<b>PROTECÇÃO</b>	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões	N.º Travessias fora da passadeira	
			N.º de travessias por hora	
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo	Percentagem de peões	
			Permanência média das pessoas por hora	
<b>DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES</b>	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)	N.º de estabelecimentos comerciais ao nível do rés-do-chão <sup>10</sup>	6 <sup>11</sup>
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	N.º de eventos culturais	0
	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade	Percentagem de peões	
<b>ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE</b>	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão	Percentagem de ciclistas	0

<sup>10</sup> Informação retirada através do levantamento funcional das atividades económicas existentes

<sup>11</sup> Considerou-se os dois centros comerciais como estabelecimentos comerciais, ao invés de contabilizar individualmente as lojas que compunham os centros comerciais



CRITÉRIOS		PARÂMETROS	1	2	3	4	5
PROTEÇÃO	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões				x	
		Nível de receio face ao tráfego				x	
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo					x
		Iluminação				x	
		Sensação diurna				x	
		Sensação noturna			x		
	Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis	Grau de limpeza				x	
		Nível de poluição (sonora, atmosférica)			x		
CONFORTO	Oportunidades para caminhar	Espaços para caminhar com boas superfícies					x
		Ausência de obstáculos				x	
		Acessível a todos				x	
	Oportunidades para permanecer em pé	Apoio para as pessoas permanecerem em pé				x	
		Espaços atraentes				x	
	Oportunidades para se sentar	Espaços para sentar (qualidade, quantidade, manutenção)				x	
	Oportunidades para observar	Vistas obstruídas e interessantes				x	
	Oportunidades para ouvir e conversar	Espaços para estar (qualidade, quantidade, manutenção)				x	
		Nível de ruído			x		
AGRADABILIDADE	Escala	Edifícios e espaços de acordo com a escala humana				x	
	Oportunidades para aproveitar aspetos positivos do clima	Design e projeto				x	
		Elementos verdes e presença de água				x	
	Experiências sensoriais positivas	Existência de sombras				x	
DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)				x	
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano			x		
	Atividades físicas	Equipamento existente (qualidade, quantidade, manutenção)			x		
	Fachadas	Interessantes, atrativas e diversas				x	
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade				x	

	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão				x	
	Acessos aos transportes públicos	Legibilidade, Acessibilidade, Conetividade				x	
	Coexistência de diversos modos de transporte	Fluxo, Acessibilidade, Conetividade				x	

Quadro 20 - Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação

<i>CRITÉRIOS</i>		<i>PARÂMETROS</i>	<i>INDICADORES</i>	<i>Valores</i>
<b>PROTECÇÃO</b>	Proteção contra o tráfego	Segurança para os peões	N.º Travessias fora da passadeira	
			N.º de travessias por hora	
	Proteção contra o crime e a violência	Ambiente cheio de pessoas e heterogéneo	Percentagem de peões	
			Permanência média das pessoas por hora	
			Percentagem de crianças, mulheres e idosos	
<b>DIVERSIDADE DE USOS E ATIVIDADES</b>	Atividades económicas	Qualidade dos espaços comerciais (atrativos e diversos)	N.º de estabelecimentos comerciais ao nível do rés-do-chão	8
	Atividades culturais	Eventos ao longo ano	N.º de eventos culturais	4/ano
<b>ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE</b>	Qualidade das ligações pedonais	Conforto, Legibilidade, Acessibilidade	Percentagem de peões	
	Qualidade das ciclovias	Conforto, Manutenção, Dimensão	Percentagem de ciclistas	

Quadro 21 - Aplicação dos critérios para avaliação do espaço público - Simulação

